1989

RAPPORT SUR LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Québec

RAPPORT SUR
LA TARIFICATION
EN ASSURANCE
AUTOMOBILE
1989

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES
INSTITUTIONS FINANCIERES

90-05274/

Ce rapport a été produit par le Service de
l'actuariat de la Direction du contrôle
des assurances générales

ISBN 2-550-20561-8
ISSN 0837-7006

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

Edité au cours du deuxième trimestre 1990
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

Gouvernement du Québec

La Ministre déléguée aux Finances

Québec, mars 1990.

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1989. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile, au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La Ministre,

LOUISE ROBIC

Gouvernement
du Québec

L'Inspecteur général des institutions financières

Québec, mars 1990.

Madame Louise Robic
Ministre déléguée aux Finances
12, rue St-Louis - 1er étage
Québec (Québec)

Madame la Ministre,

Je vous transmets le douzième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1989.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'Inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIERES

PAGE

INTRODUCTION 1

CHAPITRE 1: LE MARCHÉ EN 1989 3

1.1 Le contexte légal 3

1.2 Modifications apportées à la Loi sur l'assurance automobile en 1989 6

1.3 Les garanties offertes 10

1.3.1 Chapitre A: La responsabilité civile 10
1.3.2 Chapitre B: Dommages au véhicule de l'assuré 10
1.3.3 Les franchises 12
1.3.4 Les avenants 12

1.4 Les assureurs 15

1.5 Les données recueillies 21

1.5.1 Les manuels de tarifs 22
1.5.2 Les statistiques d'expérience 23

CHAPITRE 2: LA CLASSIFICATION ET LES AUTRES FACTEURS INFLUENCANT LA PRIME 25

2.1 Les critères de classification traditionnels 26

2.1.1 Les territoires de tarification 26
2.1.2 Les classes de conducteur 30
2.1.3 Les dossiers de conduite 38
2.1.4 Les groupes de tarification 40

2.2 Autres critères de classification 43

2.2.1 Les majorations 44
2.2.2 Les rabais 45

TABLE DES MATIERES (suite)

PAGE

CHAPITRE 3: LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC EN 1989 55

3.1 Les primes 55

3.2 Les coûts 59

3.2.1 Les sinistres 59
3.2.2 Les frais d'exploitation 65

3.3 Les résultats des opérations d'assurance 67

3.4 La rentabilité par type de véhicules 78

CHAPITRE 4: LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUÉE A LA FIN DE 1989 87

4.1 L'évolution du niveau des primes 88

4.1.1 Tarification par garantie et territoire 88
4.1.2 Différences entre les assureurs 95

4.2 L'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation 97

4.2.1 Fréquence des sinistres de responsabilité civile et de collision 99
4.2.2 Coût moyen par sinistre de responsabilité civile et de collision 100
4.2.3 Fréquence des sinistres et coût moyen par sinistre d'accident sans collision ni versement 101
4.2.4 Frais d'exploitation 102

4.3 Le fondement de la tarification 104

4.3.1 Par garantie 105
4.3.2 Par territoire 108

CONCLUSION 113

LISTE DES ANNEXES

		PAGE
ANNEXE 1:	LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 30 NOVEMBRE 1989)	115
	LISTE DES ASSUREURS FORMANT DES GROUPES PARMI LES 15 PLUS IMPORTANTS	128
ANNEXE 2:	DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION	129
	1. Les territoires de tarification	129
	2. Les classes de conducteurs	131
	3. Les dossiers de conduite	134
	4. Les groupes de tarification des véhicules	135
ANNEXE 3:	NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COUTS ESTIMÉS	137

INTRODUCTION

Conformément aux dispositions de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25), l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les manuels de tarifs ainsi que les données statistiques sur l'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec, et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification pratiquée en 1989 par les assureurs oeuvrant dans le marché privé de l'assurance automobile au Québec.

Le rapport comporte quatre chapitres. Le premier trace le profil du marché de l'assurance automobile au Québec en 1989 en abordant tout d'abord le contexte légal dans lequel évoluent les assureurs, ensuite les modifications apportées à la Loi sur l'assurance automobile en 1989 et les objectifs visés par ces modifications, les principales garanties offertes sur le marché de l'assurance automobile, l'offre d'assurance et enfin les données recueillies par l'Inspecteur général des institutions financières.

La classification et les autres facteurs ayant un impact sur l'évaluation de la prime font l'objet d'une analyse dans le deuxième chapitre.

Le troisième chapitre, pour sa part, traite de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1989 et de celle reliée aux différents types de véhicules au cours des dernières années.

Le fondement de la tarification des voitures de tourisme pratiquée en 1989 a été évalué en comparant le niveau des primes à celui des coûts qu'engendreront les polices d'assurance automobile émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Les résultats de cette analyse sont consignés dans le dernier chapitre du rapport.

CHAPITRE 1

LE MARCHÉ EN 1989

Avant d'aborder les éléments plus spécifiquement reliés à la tarification, il est opportun de présenter l'environnement régissant l'assurance automobile au Québec en 1989 ainsi que l'évolution de la structure du marché.

C'est ainsi que sera tout d'abord décrit le contexte légal encadrant les activités en assurance automobile au Québec. Des modifications ont été apportées à la Loi sur l'assurance automobile en 1989 et elles seront présentées en deuxième lieu. Un bref tableau des garanties offertes sera ensuite brossé ainsi qu'un aperçu de la façon dont les assureurs se sont partagés le marché.

Enfin, la dernière partie de ce chapitre traitera des manuels de tarifs et des statistiques d'expérience que les assureurs ont fournis à l'Inspecteur général des institutions financières afin qu'il puisse remplir son mandat.

1.1 LE CONTEXTE LÉGAL

Les contrats d'assurance et le commerce des assurances étant de juridiction provinciale au Canada, le Québec a donc sa propre législation en matière d'assurance automobile. C'est ainsi que le 1er mars 1978 un nouveau régime d'assurance automobile est entré en vigueur au Québec et a eu pour effet de restructurer ce secteur d'assurance.

La Loi sur l'assurance automobile établissait alors une différence dans le traitement des dommages corporels et matériels subis lors d'un accident impliquant un véhicule automobile ainsi que le cadre dans lequel devaient évoluer les différents intervenants.

L'indemnisation des dommages corporels causés par l'utilisation d'un véhicule automobile, sans égard à la responsabilité, a ainsi été prise en charge par l'Etat. C'est la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.) qui est responsable de l'application de ce régime étatique.

L'indemnisation des dommages matériels, quant à elle, a été laissée aux assureurs privés qui fournissent ainsi au public la garantie d'assurance obligatoire prévue par la loi et d'autres protections facultatives. Ce secteur privé de l'assurance automobile est sous la surveillance de l'Inspecteur général des institutions financières.

Les risques couverts par les assureurs privés le sont en vertu d'un contrat d'assurance uniforme. Ce contrat, en l'occurrence la police d'assurance automobile, est approuvé en vertu du Code civil du Bas Canada par l'Inspecteur général des institutions financières et tant les assureurs que les assurés sont assujettis à ses conditions.

La loi donne donc à l'Inspecteur général des institutions financières un important pouvoir de contrôle de la couverture d'assurance des conducteurs québécois.

Dans sa forme la plus connue, qui est celle des propriétaires de véhicules automobiles, la police contient deux parties ou chapitres: le chapitre A - Responsabilité civile, et le chapitre B - Dommages éprouvés par le véhicule assuré. La protection offerte par le chapitre A est obligatoire en ce sens que tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité d'un montant minimum de 50 000 $. La protection du chapitre B n'est pas obligatoire mais elle est néanmoins choisie par la majorité des conducteurs.

De plus, afin de faciliter et d'accélérer le règlement des sinistres et d'en réduire les coûts, la Loi sur l'assurance automobile a aussi prévu l instauration d'un système d'indemnisation directe des assurés par les assureurs.

L'article 173 de la Loi sur l'assurance automobile a obligé le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.) à établir une convention d'indemnisation directe des dommages matériels occasionnés aux véhicules des assurés. Cette convention a été mise en application le 1er mai 1978.

La convention vise tous les dommages matériels résultant d'un accident qui survient au Québec et au cours duquel il y a collision impliquant au moins deux véhicules dont les propriétaires ont été dûment identifiés. Le principe essentiel de cette convention est que l'assureur du propriétaire de l'automobile indemnise directement son propre assuré pour toutes les sommes que ce dernier aurait eu droit de réclamer d'une tierce partie responsable de l'accident.

Dans la mesure où la convention d'indemnisation directe s'applique lors d'un accident, les responsabilités sont partagées selon un barème de circonstances d'accidents prévu dans cette convention. Chaque assureur indemnise son assuré sous la garantie responsabilité civile dans la proportion où il n'est pas responsable. L'assuré responsable d'un accident, qui est couvert par la garantie collision, est indemnisé sous cette garantie et doit généralement assumer une franchise. Cette franchise varie de façon directement proportionnelle à sa part de responsabilité.

La convention stipule également que les assureurs renoncent à exercer entre eux leur droit de subrogation et tous les assureurs faisant affaire au Québec en assurance automobile sont liés par cette convention.

Afin d'informer les assurés sur les pratiques des assureurs, la loi oblige, par l'article 180, tous les assureurs faisant affaire au Québec à déposer auprès de l'Inspecteur général le manuel de tarifs qu'ils utilisent.

En créant cette obligation, le législateur a cependant choisi de laisser libre cours à la concurrence. Il a en effet laissé aux assureurs la liberté d'utiliser les critères de classification et d'établir le niveau des primes qu'ils jugent adéquats. En contrepartie, il a donné à l'Inspecteur général un droit de regard sur l'ensemble des pratiques de tarification des assureurs et a créé l'obligation de lui faire rapport annuellement.

Dans ce contexte, l'Inspecteur général peut exiger des assureurs tout renseignement qu'il juge utile à l'analyse de leurs pratiques et toute justification des éléments constituant leur manuel de tarifs. Sans pouvoir obliger ou interdire directement l'utilisation de certaines pratiques de tarification, il peut cependant recommander que des amendements soient apportés à la loi pour corriger les irrégularités qu'il aura identifiées.

Le rapport annuel sur la tarification en assurance automobile de l'Inspecteur général des institutions financières sert à informer le public consommateur des tendances et des points d'intérêt d'un secteur particulièrement important de l'économie québécoise, de même qu'à éclairer les assurés relativement aux pratiques des assureurs qui leur fournissent une protection.

1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES A LA LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN 1989

Le 22 juin 1989, le projet de loi 133 (1989, c. 47), modifiant la Loi sur l'assurance automobile, a été sanctionné et l'entrée en vigueur de ses dispositions a été fixée au 1er janvier 1990.

Ces modifications ont notamment pour objet la création d'un fichier-maitre dans lequel sera conservée l'information pertinente sur l'expérience en conduite automobile des conducteurs du Québec. Le nouvel article 177 de la Loi sur l'assurance automobile permettra à l'Inspecteur

général des institutions financières de requérir des assureurs qu'ils déposent les données statistiques et les renseignements sur l'expérience en conduite automobile des personnes qu'ils assurent sous la forme qu'il déterminera.

L'Inspecteur général des institutions financières a ainsi confié au Groupement des assureurs automobiles, comme la loi le lui permet, le mandat de gérer en son nom le fichier-maitre en intégrant au Plan statistique du Québec, déjà administré par le Groupement, les renseignements additionnels concernant l'expérience en conduite automobile des personnes assurées.

Si le processus de mise en oeuvre du fichier se déroule tel que prévu, l'Inspecteur général des institutions financières croit être en mesure d'exiger des assureurs qu'ils recueillent et transmettent à l'agence statistique, à compter de juillet 1990, les renseignements concernant le dossier de conduite des conducteurs automobiles suite à un accident. Ces renseignements porteront principalement sur:

A) le nom, le numéro et le lieu de délivrance du permis de conduire du:
   - conducteur principal du véhicule assuré;
   - conducteur du véhicule assuré au moment de l'accident;
   - conducteur du véhicule de la tierce partie impliquée dans l'accident;

B) les pourcentages de responsabilité du:
   - conducteur du véhicule assuré;
   - conducteur du véhicule de la tierce partie;

C) le montant des dommages causés aux véhicules impliqués dans l'accident.

D'autres renseignements, comme le genre de véhicule assuré, seront également exigés.

Toutefois, les seules informations qui seront accessibles aux assureurs, et ce, pour des fins de classification et de tarification seulement, seront celles prévues à l'article 179.1 de la loi, soit:

1. le numéro du permis de conduire de la personne qui soumet une demande d'assurance et des conducteurs réguliers de son automobile;

2. la date de tout accident dans lequel ces personnes ont été impliquées comme propriétaires ou conducteurs d'une automobile;

3. la description de l'accident et la garantie affectée;

4. la classe d'utilisation du véhicule dont elles avaient la garde au moment d'un accident;

5. la description du véhicule dont elles avaient la garde au moment d'un accident;

6. le montant des indemnités payées en vertu d'un contrat d'assurance automobile conclu par ces personnes;

7. les réclamations en cours;

8. le pourcentage de responsabilité supporté par ces personnes.

Il faut se rappeler qu'en 1978, tel que mentionné à la section précédente, la Loi sur l'assurance automobile a maintenu, pour les dommages matériels, un régime de responsabilité basé sur la faute et a prévu l'établissement d'une convention d'indemnisation directe. Cette entente entre les assureurs automobiles au Québec fait en sorte que chaque assuré est indemnisé directement par son propre assureur.

Le nouveau régime a permis d'axer davantage l'évaluation des tarifs d'assurance automobile en fonction du véhicule assuré. Par contre, l'information se rapportant au dossier de conduite, qui est également une

variable importante du système de tarification, est devenue de moins en moins disponible et crédible. En effet, depuis la mise en place de ces nouvelles règles du jeu, l'efficacité du dossier de conduite a été progressivement réduite. La détérioration de son importance dans la tarification est causée essentiellement par une incapacité à établir le dossier réel de chaque risque.

D'ailleurs, dans le "Rapport sur la tarification en assurance automobile 1986", il était mentionné: "Le moins qu'on puisse dire, c'est que la classification des conducteurs selon le dossier de conduite telle qu'appliquée actuellement par les assureurs est peu homogène et n'assure pas la meilleure équité", et ajouté: "ce critère n'a pas l'importance qu'il devrait avoir dans le système de classification".

Il devenait donc important que le dossier de conduite redevienne un critère de tarification prépondérant, considérant que dans le secteur des dommages matériels le système continue d'être à base de responsabilité et que le concept de l'attribution de la faute au responsable d'un sinistre semble être généralement voulu par le public, du moins si on se fie aux plaintes reçues lorsque la notion de faute ne semble pas appliquée dans le règlement de sinistres.

De plus, pour que le dossier de conduite redevienne une variable efficace et retrouve l'importance qu'il doit avoir dans la tarification, il faut que chaque assureur soit informé de la véritable expérience d'accidents de chacun de ses assurés.

Ainsi, l'établissement d'un fichier-maitre permettra à l'industrie de l'assurance automobile d'avoir accès à l'information sur l'ensemble des sinistres concernant tous les assurés du Québec.

En conclusion, le fichier-maitre devrait permettre d'améliorer l'équité du système de tarification actuel en assurant la justesse du dossier de conduite que chaque conducteur se verra attribuer au moment de la souscription.

1.3 LES GARANTIES OFFERTES

Le secteur de l'assurance automobile est un domaine très uniformisé au niveau des protections offertes par la plupart des assureurs. Tel que mentionné précédemment, les garanties offertes dans une police d'assurance automobile sont regroupées en deux chapitres; le chapitre A couvre la responsabilité civile et le chapitre B offre diverses garanties pour couvrir les dommages au véhicule assuré.

1.3.1 Chapitre A: La responsabilité civile

En vertu de la loi québécoise, tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec, doit détenir une assurance responsabilité d'un montant minimum de 50 000 $. Le chapitre A couvre donc la responsabilité civile dans le cas de dommages causés lors d'un accident d'automobile, soit les dommages matériels causés lors d'un accident au Québec ou ailleurs et les dommages corporels causés hors du Québec. En ce qui a trait aux dommages (corporels ou matériels) dont l'assuré pourrait être tenu responsable hors du Québec, le contrat prévoit que le montant d'assurance de responsabilité est égal au montant minimum d'assurance de responsabilité en vigueur dans l'état, la province ou le territoire du Canada ou des Etats-Unis où survient l'accident, lorsque ce montant est supérieur au montant d'assurance souscrit par l'assuré.

1.3.2 Chapitre B: Dommages au véhicule de l'assuré

Les automobilistes peuvent également souscrire une assurance contre les dommages subis par leur propre véhicule. On distingue quatre garanties offertes pour couvrir les dommages au véhicule de l'assuré.

A) Division 1 du chapitre B: Tous risques

Cette protection couvre tous les risques de dommages occasionnés directement ou accidentellement au véhicule. Il s'agit d'une combinaison des garanties "assurance collision ou versement" et "accident sans collision ni versement" définies plus loin, mais avec une franchise identique pour les deux garanties.

B) Division 2 du chapitre B: Assurance collision ou versement

Cette garantie prévaut lorsque l'assuré est responsable d'un accident ou lorsque l'accident ne met pas d'autres véhicules en cause (versement). Par collision, on entend notamment la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre. Cette protection s'applique aussi en cas de délit de fuite de l'autre partie impliquée dans l'accident.

C) Division 3 du chapitre B: Accident sans collision ni versement

Cette garantie accorde une protection contre tous les risques sauf ceux déjà couverts par l'assurance collision ou versement. Sont notamment couverts les dommages occasionnés par les projectiles, les objets qui tombent ou qui volent, l'incendie, le vol, les explosions, les tremblements de terre, les tempêtes de vent, la grêle, la crue des eaux, les actes malveillants, les émeutes ou les mouvements populaires. En outre, la garantie de cette division est étendue aux dommages occasionnés par la collision avec les personnes ou les animaux.

D) Division 4 du chapitre B: Les risques spécifiés

Plutôt que de souscrire une protection plus globale comme celle de la garantie accident sans collision ni versement, il est possible de s'assurer contre certains risques seulement, lesquels sont spécifiés dans la police (ex.: l'incendie, le vol, etc.). L'acte malveillant

n'est jamais couvert sous cette division alors qu'il l'est sous la division 3 du chapitre B: accident sans collision ni versement. Cette protection est moins dispendieuse mais assez limitée.

1.3.3 Les franchises

En souscrivant n'importe quelle des garanties du chapitre B, un assuré peut opter pour une franchise. La franchise représente le montant que l'assuré aura à supporter au moment d'une réclamation couverte sous le chapitre B. Ainsi, pour toute réclamation dont le montant est inférieur à la franchise, l'indemnité payée est nulle, tandis que pour celle dont le montant excède la franchise, l'indemnité payée égale le montant de la perte en y soustrayant ladite franchise. La franchise représente pour l'assuré un moyen de réduire sa prime d'assurance.

1.3.4 Les avenants

Les compagnies d'assurance offrent des garanties supplémentaires à celles énoncées précédemment. Celles-ci sont incluses au contrat type (F.P.Q. N° 1) par le biais d'un document distinct. Le document servant à décrire les modifications au contrat original est connu sous le nom d'avenant. Les avenants se retrouvent dans la formule de police sous le sigle F.A.Q. (Formule d'Avenant du Québec) suivi d'un numéro. Ils sont également uniformes et doivent être approuvés par l'Inspecteur général des institutions financières. Voici la liste des principaux avenants disponibles sur le marché:

F.A.Q. N° 34 - Personnes assurées - assurance individuelle

Cet avenant garantit le paiement d'une indemnité pour dommages corporels en cas d'accident pouvant atteindre les personnes assurées, directement et indépendamment de toute autre cause, du fait d'un véhicule automobile. Cette indemnité est excédentaire à celle prévue par le régime étatique administré par la Régie de l'assurance

automobile du Québec (R.A.A.Q.). La prime varie selon la classe de conducteurs et la protection choisie.

F.A.Q. N^{O} 43a - <u>Assurance valeur à neuf</u>

L'avenant "valeur à neuf" prévoit que l'assureur doit réparer le véhicule sans dépréciation. En cas de perte totale, l'avenant stipule également que l'assuré peut obtenir un véhicule neuf ayant les mêmes caractéristiques, accessoires et équipements que le précédent, même si la valeur d'un tel véhicule excède celle du véhicule accidenté au jour du sinistre. Généralement, la prime représente 15% des primes chargées pour les divisions 2 et 3 du chapitre B, ou 10% de la prime finale pour tous les chapitres. Il est à noter que les protections de cet avenant ne s'appliquent que pour une période limitée à partir de la date de livraison du véhicule désigné. Il est également bon de préciser que le véhicule doit être neuf à l'achat, sauf que certains assureurs acceptent de couvrir les modèles en démonstration.

F.A.Q. N^{O} 40 - <u>Modification de la franchise en cas de feu ou de vol</u>

En général, lorsque survient un feu ou le vol entier d'un véhicule, la franchise établie aux divisions tous risques, accident sans collision ni versement ou risques spécifiés ne s'applique pas. L'assuré peut, en prenant cet avenant spécifier qu'il accepte que l'assureur déduise quand même une franchise de son indemnité. De cette façon, l'assuré peut diminuer sa prime.

F.A.Q. N^{O} 20 - <u>Extension de la garantie "privation de jouissance"</u>

Habituellement, au cours du règlement d'une réclamation, l'assureur procure un véhicule de remplacement à l'assuré seulement lors d'un vol entier de véhicule ou d'un règlement en vertu de la convention d'indemnisation directe. Lorsqu'un assuré souscrit cet avenant, l'assureur indemnisera celui-ci, en cas de sinistres couverts, pour

la location d'un véhicule automobile en toutes circonstances, du moment que le véhicule aura subit des dommages le mettant hors d'état de rouler, ou qu'il sera confié à un réparateur. La prime varie selon l'allocation maximale choisie par jour et est généralement déterminée en fonction des primes chargées pour les divisions du chapitre B.

F.A.Q. N° 33 - Assurance de frais de remorquage et de dépannage

L'assureur s'engage à couvrir les frais de remorquage et de dépannage; cette garantie s'applique jusqu'à concurrence d'un certain montant par sinistre.

F.A.Q. N° 29 - Supplément de garantie "conducteur désigné"

Cet avenant permet d'étendre les garanties à la conduite du véhicule par les personnes désignées.

F.A.Q. N° 27 - Responsabilité civile pour dommages à des véhicules n'appartenant pas à l'assuré

Cet avenant sert à protéger l'assuré, son conjoint, leurs représentants légaux et leur succession contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile ou contractuelle pouvant incomber à l'assuré du fait de dommages éprouvés par des véhicules automobiles dont il a la garde, sans en être le propriétaire. Certains assureurs exigent une prime fixe pour cet avenant, alors que d'autres le tarifient en fonction des primes chargées pour les divisions du chapitre B.

F.A.Q. N° 13c - Suppression de la garantie en ce qui concerne les glaces

L'assuré peut réduire sa prime d'assurance en excluant le bris de glace de la protection accident sans collision ni versement.

Toutefois, en cas de sinistre atteignant les glaces, aucune indemnité ne lui sera versée sauf en cas de dommages occasionnés par l'incendie, la foudre, le vol ou les tentatives de vol, les explosions, les tremblements de terre, les tempêtes de vent, la grêle, la crue des eaux, les émeutes, les mouvements populaires, l'atterrissage forcé ou la chute de tout ou partie d'appareils de navigation aérienne et l'échouement, le coulage, l'incendie, le déraillement ou la collision de tout véhicule terrestre ou bateau servant à transporter le véhicule assuré. Le rabais accordé varie selon le territoire de tarification et la classe de conducteurs, et est applicable sur la prime chargée pour la division 3 du chapitre B.

F.A.Q. N^{O} 16 - <u>Suppression de garantie pour remisage</u>

L'assuré peut déclarer que son véhicule sera retiré de la circulation et remisé à une date spécifiée et demander que la garantie soit suspendue pour la période en question. L'assuré a alors droit à une ristourne à condition que la période de remisage soit supérieure à soixante jours consécutifs. Il est bon de noter que l'assuré conserve une partie de la couverture en vigueur, soit l'accident sans collision ni versement pour dommages causés par l'incendie, le vol ou le vandalisme, entre autres.

1.4 <u>LES ASSUREURS</u>

En 1989, 171 assureurs ont été autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec par l'Inspecteur général des institutions financières; la liste de ces assureurs apparait à l'annexe 1. Cette liste ne comprend pas les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

Tel qu'illustré au tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec en 1989 a diminué de dix par rapport à ce qu'il était en 1988. Cette diminution est la résultante de l'octroi

de quatre nouveaux permis pour exercer en assurance automobile au Québec, et du non renouvellement de quatorze autres au cours de la même période.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

ANNÉE	AUTORISÉS A PRATIQUER	AYANT PRATIQUÉ
1985	168	132
1986	174	134
1987	176	137
1988	181	140
1989	171	135

Le tableau ci-dessus démontre de plus que 135 assureurs ont effectivement exercé une activité en 1989 comparativement à 140 en 1988. Ainsi, en 1989, 36 assureurs n'ont pas pratiqué l'assurance automobile même s'ils possédaient un permis pour le faire. Il s'agit en fait pour un bon nombre d'entre eux, d'assureurs n'ayant pas souscrit directement de primes d'assurance automobile, mais ayant assumé des primes de d'autres assureurs. La diminution du nombre d'assureurs ayant pratiqué est attribuable au fait que neuf assureurs ont souscrit de l'assurance automobile pour la première fois ou ont recommencé à le faire, alors que quatorze autres ont cessé leurs opérations dans cette catégorie d'assurance.

Le tableau 2 ventile le nombre d'assureurs exerçant en assurance automobile au Québec selon leur charte, pour chacune des trois dernières années.

Ce tableau souligne la présence importante des assureurs à charte du Québec sur le marché, laquelle semble vouloir s'accentuer depuis quelques années, puisque les 49 assureurs de cette catégorie représentent 36% des assureurs ayant pratiqué l'assurance automobile au Québec, comparativement à 35% en 1988 et 34% en 1987. Seuls les assureurs à charte du Canada sont plus nombreux dans le marché, mais leur proportion tend à se

stabiliser autour de 40%. Celle des assureurs à charte étrangère et extra-provinciale est en baisse continuelle. En fait, la baisse du nombre d'assureurs à charte étrangère explique en grande partie celle de l'ensemble des assureurs qui ont pratiqué l'assurance automobile au Québec en 1989.

TABLEAU 2

VENTILATION DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

(SELON LEUR CHARTE)

CHARTE	ASSUREURS AUTORISÉS			ASSUREURS AYANT PRATIQUÉ		
	1987	1988	1989	1987	1988	1989
Québec	50	52	53	46	49	49
Autre province	7	6	6	4	4	4
Canada	65	69	65	55	55	57
Autre pays	54	54	47	32	32	25
	176	181	171	137	140	135

L'examen du tableau 2 met aussi en évidence le fait que les assureurs à charte du Québec pratiquent plus que ceux à charte canadienne ou étrangère lorsque l'Inspecteur général les autorise à le faire. En effet, près de 93% d'entre eux sont présents dans le marché, puisque seulement quatre assureurs à charte du Québec ne souscrivent pas l'assurance automobile alors qu'ils y sont autorisés. Cette situation est observable depuis au moins trois ans.

Cette plus forte représentativité des assureurs à charte du Québec est également observable au tableau 3, qui fait état des parts de marché accaparées par les assureurs selon leur charte.

Comme les parts de marché de l'année 1989 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce rapport, les plus récentes données indiquées sont celles de 1988. Elles sont tout de même représentatives de la situation prévalant au début de 1989.

Les assureurs à charte du Québec ont donc recueilli 30% du 1,5 milliard de dollars de primes souscrites en assurance automobile en 1988. Cette proportion est en hausse continuelle depuis 1985 et dénote l'importance de plus en plus grande de ces assureurs dans le marché. Les assureurs à charte du Canada ont souscrit en 1988 presque deux fois plus de primes que ceux à charte du Québec mais, comme le démontre le tableau 3, leur part de marché est demeurée stable depuis 1985. Les assureurs à charte d'une autre province et ceux à charte d'un autre pays ont, d'une façon générale, vu leur part du marché diminuer depuis 1985.

TABLEAU 3

PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

(SELON LEUR CHARTE)

CHARTE	PART DE MARCHÉ (%) 1988	1987	1986	1985
Québec	30	28	27	26
Autre province	1	1	3	2
Canada	57	57	57	57
Autre pays	12	14	13	15

Par ailleurs, en ajoutant aux assureurs à charte du Québec ceux à charte canadienne dont le siège social est au Québec, les assureurs de la province détiennent près de 51% du marché. Les données correspondantes des deux années antérieures étaient de 48% en 1987 et de 46% en 1986.

Les assureurs québécois obtiennent donc une part toujours plus importante du marché de l'assurance automobile au Québec et cela est principalement attribuable à la performance des assureurs détenant une charte du Québec.

Il s'agit là d'une vue d'ensemble qui n'implique pas nécessairement que tous les assureurs ayant leur siège social au Québec accroissent leur part de marché ou que d'autres assureurs ne l'augmentent pas.

En fait, le marché reste dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs. Le tableau 4 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec au cours des cinq dernières années.

TABLEAU 4

PART DE MARCHÉ DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou groupes d'assureurs)	Part de marché (%) 1984	1985	1986	1987	1988
1	11	10	11	11	12
3	22	22	23	23	24
5	31	31	31	31	33
10	48	47	48	49	50
15	61	62	62	63	65

Les données ci-dessus, établies en fonction du volume de primes souscrites de 1984 à 1988, montrent que les 15 assureurs les plus importants recueillent près des deux tiers du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec. Cette proportion est demeurée relativement stable au cours des cinq dernières années quoiqu'en croissance continuelle pendant cette période. Il en a été de même pour les autres regroupements d'assureurs identifiés au tableau 4.

Cette stabilité relative dans la part de marché des 15 premiers assureurs est trompeuse car, comme le démontre le tableau 5, pas moins de 11 des 15 assureurs les plus importants ont occupé une position différente en 1988 de celle qu'ils avaient l'année précédente. La liste des assureurs formant des groupes parmi les 15 plus importants est présentée à l'annexe 1.

Parmi les 15 assureurs les plus importants, neuf ont vu leur part de marché s'accroitre en 1988, tandis que six assureurs ont accusé une baisse en 1988.

TABLEAU 5

LES 15 ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS LES PLUS IMPORTANTS EN ASSURANCE AUTOMOBILE SELON LEUR PART DE MARCHÉ EN 1988 ET 1987

ASSUREUR OU GROUPE D'ASSUREURS	RANG 1988	RANG 1987	PART DE MARCHÉ (%) 1988	PART DE MARCHÉ (%) 1987
Groupe Commassur Inc.	1	1	11,91	11,08
Groupe La Laurentienne	2	2	6,66	7,59
Groupe Prudential Corp. Canada	3	3	5,13	4,64
Groupe Desjardins	4	6	4,81	3,85
Guardian du Canada	5	8	4,05	3,42
Groupe Axa Canada	6	7	3,79	3,74
Groupe Roins Holding Limited	7	12	3,47	3,02
Groupe Allstate Insurance Co.	8	4	3,46	3,96
Groupe Home Canadien	9	5	3,44	3,91
Wawanesa	10	10	3,42	3,34
Groupe Economical	11	9	3,32	3,35
Groupe Mutuelle des Fonctionnaires du Québec	12	14	3,27	2,47
Lloyd's de Londres	13	11	2,95	3,13
Groupe Travelers Corporation	14	13	2,50	2,95
Groupe Continental Insurance Management Ltd	15	16	2,48	2,30

L'examen de ces données permet aussi de constater qu'il y a peu de différences entre les parts de marché que détiennent les assureurs classés du sixième au douzième rang. En fait, seulement 0,5 point de pourcentage les sépare.

Fait intéressant à noter, les trois assureurs ayant le plus fortement accru leur pénétration du marché en 1988 ont une charte du Québec ou canadienne et ont leur siège social au Québec. D'ailleurs, la part de marché des assureurs situés au Québec parmi les 15 plus importants était de 33,88% en 1988 comparativement à 32,64% en 1987.

Bien que les mouvements observés dans les parts de marché des assureurs les plus importants soient indicateurs d'une activité fébrile dans le marché de l'assurance automobile au Québec, il ne faudrait cependant pas croire que la concurrence qui s'y exerce soit parfaite. En effet, quoique chacun des assureurs les plus importants ne détienne pas une part de marché suffisamment grande pour contrôler le marché, leur influence est toutefois très grande puisque peu de mouvements importants se font sans que les assureurs les plus importants n'y souscrivent.

Il sera possible de constater, à partir d'autres analyses sur l'ensemble du marché présentées plus loin dans ce rapport, de quelle façon cette concurrence s'est exercée en 1989.

Avant de présenter le résultat de ces analyses, il est important de connaître les données qui ont été utilisées pour les réaliser. C'est précisément le sujet de la prochaine section.

1.5 LES DONNÉES RECUEILLIES

La Loi sur l'assurance automobile impose aux assureurs l'obligation de transmettre à l'Inspecteur général des institutions financières leur manuel de tarifs et les modifications qu'ils y apportent, ainsi que les données statistiques de leur expérience en assurance automobile au Québec.

C'est à partir de ces informations que s'effectue l'analyse des pratiques de tarification des assureurs. Les manuels de tarifs servent à apprécier les règles de classification et le niveau des primes, alors que l'expérience de sinistres et la déclaration des frais d'exploitation permettent d'évaluer le niveau des coûts. On fera donc état, dans cette section, des données ainsi recueillies en 1989.

1.5.1 Les manuels de tarifs

Tel que prescrit par l'article 180 de la Loi sur l'assurance automobile, les assureurs doivent, dans les dix jours, déposer auprès de l'Inspecteur général tout nouveau manuel de tarifs ou toute modification apportée à leur manuel en vigueur.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs est effectuée, chaque année, à partir des manuels de tarifs en vigueur au 1er novembre. Cette façon de procéder est nécessaire pour bénéficier d'une période de temps suffisante pour effectuer ladite analyse et pour la production de ce rapport à la date prescrite par l'article 182 de la loi. C'est donc dire que les modifications auxquelles il sera fait référence pour 1989, portent en réalité sur la période comprise entre le 1er novembre 1988 et le 1er novembre 1989.

Comme les modifications aux manuels en 1989 ont porté en grande partie sur les tarifs des voitures de tourisme et que les affaires relatives à ce type de véhicules représentent plus de 80% des primes souscrites en assurance automobile au Québec, l'analyse a été limitée, dans cette section, au marché de ce type de véhicules.

Ainsi, la grande majorité des assureurs apportent des modifications à leur manuel de tarifs, puisque le nombre de manuels inchangés en 1989 ne représentait que 17% du nombre total de manuels déposés comparativement à 24% en 1988.

Cela indique qu'un plus grand nombre d'assureurs ressentent le besoin de s'ajuster à la concurrence qui prévaut dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Les modifications déposées en 1989 par les assureurs ont consisté, pour la majorité, en de légères hausses apportées aux tarifs. Les rabais accordés aux clientèles cibles ont encore été très populaires auprès des assureurs, car près de 50% des modifications reçues

incluaient des changements aux rabais. Il est bon de préciser que la quasi-totalité de ces changements étaient de nature à ajuster le niveau des rabais à la hausse ou à en faciliter l'accès à un plus grand nombre d'assurés. Ces changements se sont échelonnés tout au long de l'année.

Enfin, conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de l'Inspecteur général des institutions financières à Québec et à Montréal. En 1989, tout comme par les années passées, peu de personnes se sont prévalues de cette disposition de la loi.

1.5.2 Les statistiques d'expérience

Tel que prescrit par l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile, chaque assureur doit déposer auprès de l'Inspecteur général, à sa demande et sous la forme que celui-ci indique, les données statistiques de son expérience en assurance automobile au Québec.

L'application de cette disposition de la loi se fait depuis 1981 par l'entremise du Plan statistique du Québec qui recueille les données des assureurs en matière de primes, de sinistres et de frais d'exploitation.

Ce plan est administré par l'Agence statistique du Groupement des assureurs automobiles conformément au mandat que lui a confié l'Inspecteur général.

L'agence est ainsi responsable de la cueillette des données de chaque assureur, du contrôle de leur qualité ainsi que de la production des rapports qui en découlent.

Les données d'expérience sur les sinistres au Québec sont ensuite compilées selon la base statistique d'année de survenance qui regroupe l'expérience des sinistres sans égard à la date d'émission des polices. Les données sur les sinistres sont ainsi compilées pour chaque semestre d'une année.

Ces statistiques d'expérience sont transmises deux fois par année à l'Inspecteur général, habituellement en mai pour les sinistres arrêtés au 31 décembre de l'année précédente et en novembre pour les sinistres arrêtés au 30 juin de l'année courante. Aussitôt après, elles sont publiées par l'Agence statistique dans un recueil intitulé "Rapport statistique sur l'assurance automobile - Québec" communément désigné comme étant le Livre Gris. Les données ainsi publiées sont celles de l'ensemble des assureurs automobiles au Québec. En plus de ces résultats, l'agence doit transmettre à l'Inspecteur général les données sur les frais d'exploitation encourus par les assureurs au cours de l'année précédente.

A cela s'ajoutent des renseignements supplémentaires que l'Inspecteur général recueille directement des assureurs.

Ce sont donc là les données qui servent de base à l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs. Il faut préciser que malgré tout le soin apporté à la cueillette et au traitement de ces données, il faut tout de même tenir compte d'une certaine marge d'erreur inhérente à l'utilisation d'une base de données d'une telle envergure. Les données recueillies permettent néanmoins d'apprécier l'évolution des primes et celle des sinistres et des frais, et ainsi d'évaluer les coûts rattachés à la tarification en assurance automobile au Québec. Ces aspects seront traités au chapitre 4.

CHAPITRE 2

LA CLASSIFICATION ET LES AUTRES FACTEURS INFLUENCANT LA PRIME

En assurances générales et plus particulièrement en assurance automobile, un des éléments fondamentaux du processus de tarification est la classification des risques. Par cette opération, l'assureur attribue à l'assuré une appréciation du risque qu'il représente et détermine ainsi la prime qu'il aura à débourser.

Comme le démontrera le présent chapitre, le système de classification présentement en usage chez les assureurs donne lieu à beaucoup de possibilités de classement des assurés et à des différences significatives dans les primes qui en résultent.

Les critères servant à la classification se divisent en trois groupes. Il y a d'abord les critères de classification traditionnels qui sont établis en tout premier lieu pour chaque assuré. Ces critères sont les suivants:

1) le territoire où le véhicule est habituellement conduit;
2) la classe (le genre de conducteur et l'utilisation du véhicule);
3) le dossier de conduite du conducteur;
4) le groupe de tarification (le type de véhicule).

Il y a ensuite les critères qui viennent préciser les couvertures choisies par l'assuré. Il s'agit des limites de la garantie de responsabilité civile ainsi que des franchises pour les divisions du chapitre B.

Enfin, certaines majorations, qui sont pour la plupart liées à l'expérience de conduite de l'assuré, ainsi que des rabais, qui sont offerts à l'assuré en autant qu'il satisfasse à certaines conditions, peuvent s'appliquer au "taux de base" établi à partir des premiers critères dits traditionnels.

2.1 LES CRITERES DE CLASSIFICATION TRADITIONNELS

2.1.1 Les territoires de tarification

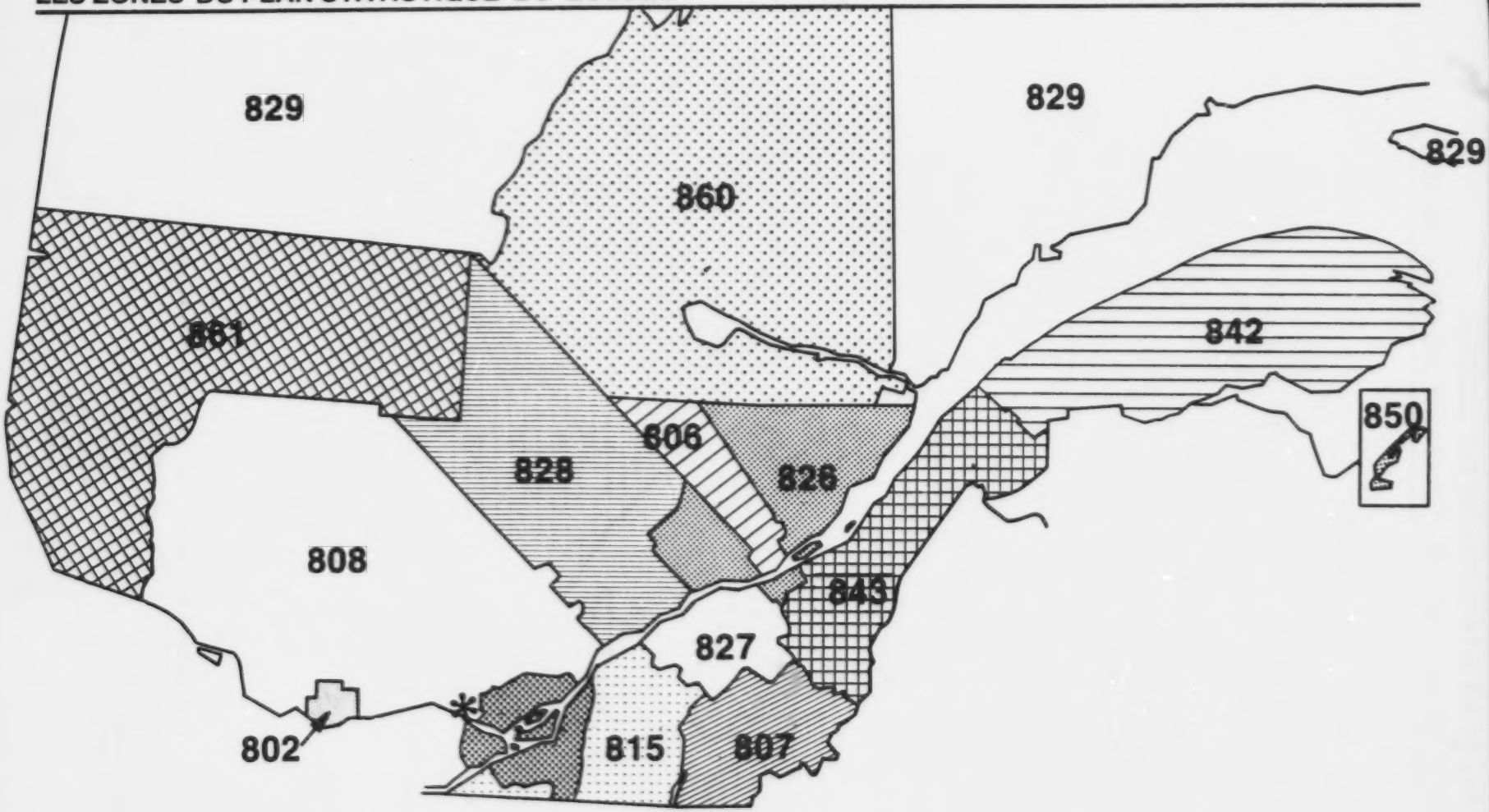
Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions. Ces délimitations visent à regrouper un ensemble de villes ou de régions présumées représentatives d'un environnement particulier de facteurs tels que la densité de population, la topographie et le système routier.

Le Québec est ainsi divisé en 20 zones statistiques reconnues par le Plan statistique du Québec. Ces zones sont définies à l'annexe 2.

L'utilisation des 20 zones de tarification n'est toutefois pas une norme stricte pour les assureurs. Comme le démontre le tableau 6, les assureurs ont tendance à subdiviser davantage le Québec, plus particulièrement dans les grandes régions de Montréal (zones 804, 821, 822, 823, 824 et 825) et de Québec (zones 806, 826), dans la région de la rive-sud du St-Laurent entre Montréal et Québec (zones 807, 815 et 827) et dans le vaste territoire qui s'étend de la rive-sud du St-Laurent à partir de la Beauce jusqu'à la Gaspésie (zones 842 et 843).

L'examen de ce tableau permet également de constater que seulement trois zones de tarification reconnues par le Plan statistique du Québec ne sont pas subdivisées par les assureurs, soit les zones 860, 861 et 850, qui représentent respectivement, les divisions de recensement de Chicoutimi, Lac-St-Jean-Est et Ouest; celles d'Abitibi et Témiscamingue et celle des Iles-de-la-Madeleine. Par ailleurs, un seul assureur subdivise les zones 822 et 828, soit la zone représentant l'Ile-Jésus, et celle constituée des divisions de recensement de Champlain, Maskinongé et Saint-Maurice.

LES ZONES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC



LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

802 • HULL

806 • QUÉBEC

807 • COMPTON
• FRONTENAC
• RICHMOND
• SHERBROOKE
• STANSTEAD
• WOLFE

808 • ARGENTEUIL
• BERTHIER
• GATINEAU
• JOLIETTE
• LABELLE
• MONTCALM
• PAPINEAU
• PONTIAC
• TERREBONNE (une partie de)

815 • BAGOT
• BROME
• DRUMMOND
• HUNTINGDON
• IBERVILLE
• MISSISQUOI
• RICHELIEU
• ROUVILLE
• SHEFFORD
• SAINT-HYACINTHE
• YAMASKA

826 • CHARLEVOIX-EST
• CHARLEVOIX-OUEST
• LÉVIS
• MONTMORENCY (1)
• MONTMORENCY (2)
• PORTNEUF

827 • ARTHABASKA
• LOTBINIÈRE
• MÉGANTIC
• NICOLET

828 • CHAMPLAIN
• MASKINONGÉ
• SAINT-MAURICE

829 • SAGUENAY
• TERRITOIRE-DU-NOUVEAU-QUÉBEC

842 • BONAVENTURE
• GASPÉ-EST
• GASPÉ-OUEST
• MATANE
• MATAPÉDIA
• RIMOUSKI

843 • BEAUCE
• BELLECHASSE
• DORCHESTER
• KAMOURASKA
• L'ISLET
• MONTMAGNY
• RIVIÈRE-DU-LOUP
• TÉMISCOUATA

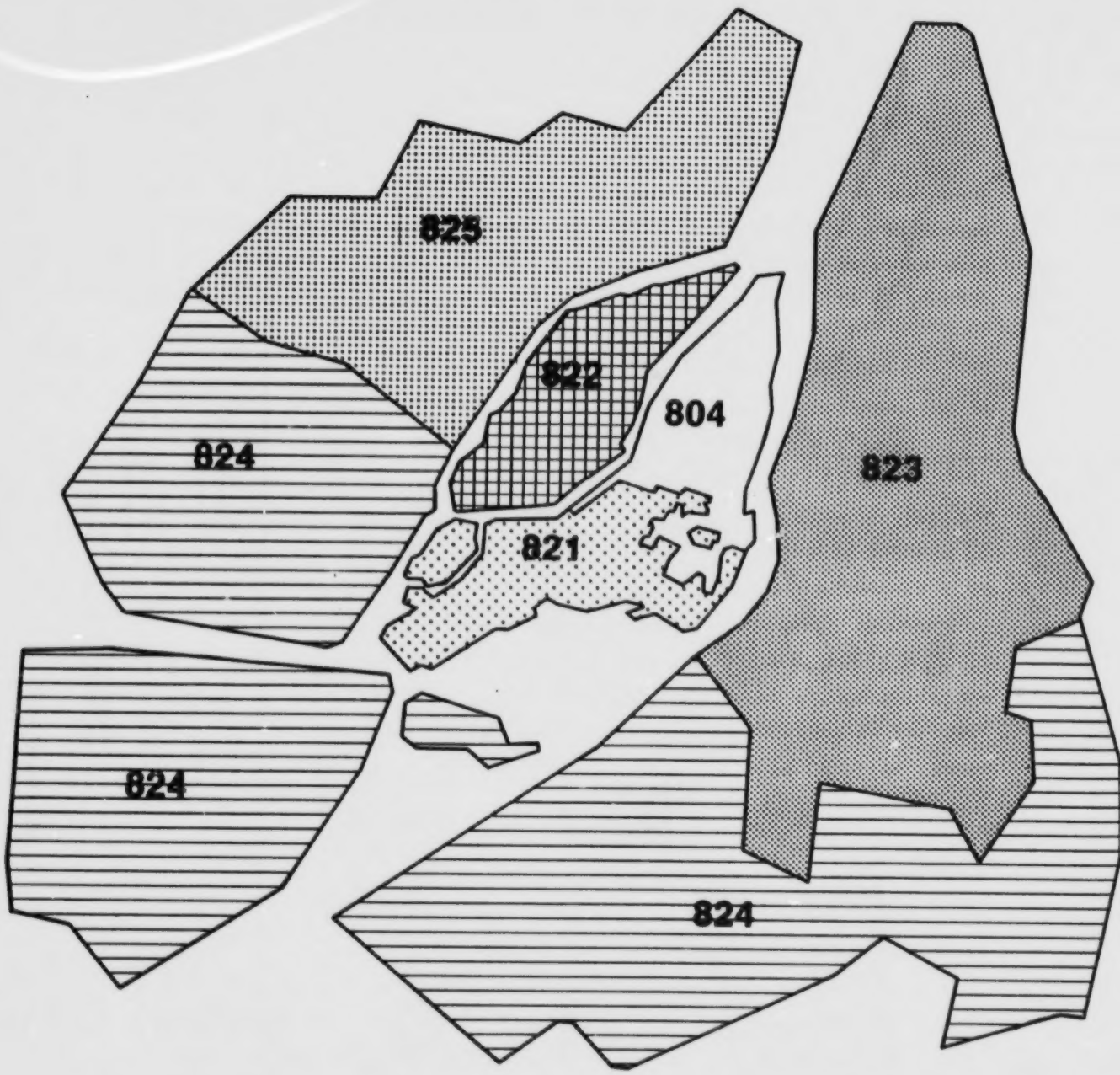
850 • ÎLES-DE-LA-MADELEINE

860 • CHICOUTIMI
• LAC-SAINT-JEAN-EST
• LAC SAINT-JEAN-OUEST

861 • ABITIBI
• TÉMISCAMINGUE

* • VOIR LA CARTE DE LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

LES 6 TERRITOIRES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC DÉSIGNANT LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL



LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

804 • ÎLE-DE-MONTRÉAL
MUNICIPALITÉS DE:
ANJOU
MONTRÉAL
MONTRÉAL-EST
MONTRÉAL-NORD
SAINT-LÉONARD

821 • LES AUTRES MUNICIPALITÉS DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

822 • ÎLE-JÉSUS

823 • CHAMBLY
• LAPRAIRIE
• VERCHÈRES

824 • BEAUHARNOIS
• CHÂTEAUGUAY
• DEUX-MONTAGNES
• NAPIERVILLE
• SOULANGES
• SAINT-JEAN
• VAUDREUIL

825 • L'ASSOMPTION
• TERREBONNE (une partie de)

TABLEAU 6

DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LES SUBDIVISIONS QU'ILS APPORTENT AUX ZONES DE TARIFICATION

ZONE DE TARIFICATION		NON SUBDIVISÉE	SUBDIVISÉE 2	3	4
		%	%	%	%
RÉGION DE MONTRÉAL	804	77	18	4	1
	821	67	29	4	
	822	99	1		
	823	59	17	20	4
	824	67	24	8	1
	825	70	17	12	1
RÉGION DE QUÉBEC	806	69	30	1	
	826	84	13	3	
HULL	802	87	13		
SUD DU QUÉBEC	807	88	11	1	
	815	69	15	15	1
	827	90	9	1	
N. DE MONTRÉAL/OUTAOUAIS	808	84	14	1	1
MAURICIE	828	99	1		
GASPÉSIE, BAS-DU-FLEUVE,	842	60	32	6	2
BEAUCE	843	74	13	12	1
NORD DU QUÉBEC	829	89	8	3	
CHICOUTIMI/LAC-ST-JEAN	860	100			
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE	861	100			
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	100			

Les zones 823 et 842 se révèlent être celles où les assureurs effectuent le plus de subdivisions par rapport au Plan statistique. En effet, au moins 40% des assureurs y faisant affaire les ont subdivisées. La zone 823 représente les divisions de recensement de Chambly, Laprairie et Verchères; les assureurs la subdivisent en excluant certaines municipalités des divisions de Laprairie et de Chambly comme Brossard, Kahnawake, Laprairie, Chambly, Longueuil, St-Bruno-de-Montarville, St-Basile-le-Grand, pour les inclure avec d'autres zones de tarification de la région de Montréal. Par ailleurs, pour la zone 842, les divisions de Matane, Matapédia et Rimouski sont habituellement tarifées avec celles de la zone 843.

Il en va de même pour les autres zones de tarification subdivisées par les assureurs. Pour les zones de tarification des grandes régions de Montréal et de Québec, la pratique des assureurs est à l'effet de les subdiviser en excluant certaines municipalités. Certains vont même jusqu'à utiliser les codes postaux. Dans le cas des zones de tarification à représentation plus rurale, les assureurs les subdivisent en excluant parfois des divisions de recensement en entier. De cette façon, ils regroupent dans une même zone de tarification les municipalités et/ou les divisions de recensement où les facteurs de risques sont les plus apparentés.

2.1.2 Les classes de conducteurs

La plupart des assureurs utilisent dans leur tarification 14 classes de conducteurs; ces classes sont définies à l'annexe 2. Il s'agit des mêmes classes à partir desquelles le Plan statistique recueille des données.

L'analyse de la structure de ces classes révèle que les critères de base de leur détermination sont l'âge, le sexe et, pour les hommes, l'état civil du conducteur. Les autres critères dont tiennent compte les assureurs sont le kilométrage parcouru et l'utilisation faite du véhicule.

Une comparaison entre le niveau des primes exigées par les assureurs et les résultats d'expérience les plus récents dans chaque classe permettent d'obtenir le tableau 7. Les primes exigées en 1989 ainsi que le coût moyen des sinistres par véhicule assuré en 1988 y sont présentés sous forme de coefficients d'écart par rapport à la prime moyenne et au coût moyen des sinistres par véhicule assuré dans l'ensemble du Québec, pour les garanties de responsabilité civile et de collision. La garantie accident sans collision ni versement n'est pas présentée, puisqu'elle n'est pas affectée par ce critère de tarification dans la plupart des manuels de tarifs recueillis.

Le tableau 7 permet de constater qu'indépendamment de la suffisance des tarifs, les coefficients d'écart par rapport à l'ensemble du Québec des primes exigées des assurés de certaines classes se rapprochent beaucoup des coûts encourus, alors que les écarts sont significatifs entre coefficients d'autres classes. En effet, les classes 01, 02 et 03 sont celles où les coefficients d'écart se ressemblent le plus. En fait, ces classes représentent environ 80% des assurés du Québec et possèdent les statistiques les plus crédibles. Il devient alors possible d'évaluer de façon plus juste le prix à exiger en fonction des coûts. Les coefficients des primes et des coûts des autres classes sont, d'une façon générale, beaucoup moins près que ceux des classes 01, 02 et 03.

Les résultats du tableau démontrent aussi d'importants écarts, tant entre les primes exigées de chacune des classes qu'entre les coûts qui supportent ces différences de primes. De plus, l'étendue des primes et des coûts en responsabilité civile est moins importante qu'en collision.

La classe 06, qui regroupe les jeunes conducteurs occasionnels, est celle qui présente les coûts et les primes les plus faibles. A l'opposé, les jeunes hommes des classes 10 et 11 sont ceux qui paient les primes les plus élevées. Ces classes génèrent aussi les coûts les plus élevés, comparativement à l'ensemble du Québec.

TABLEAU 7

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGÉES ET LES COUTS DES SINISTRES SURVENUS

(coefficients d'écart par rapport à l'ensemble)

Classe de conducteur	Responsabilité civile		Collision	
	prime	coût*	prime	coût*
01	0,79	0,83	0,84	0,85
02	0,95	0,95	0,90	0,87
03	1,04	1,05	1,02	1,01
04	1,51	1,33	2,02	1,83
06	0,56	0,52	0,72	0,85
07	1,42	1,58	1,29	1,38
08	1,90	1,91	2,56	3,40
09	1,57	1,58	1,62	1,98
10	2,62	1,97	4,66	5,79
11	2,35	1,84	3,97	4,10
12	1,93	1,77	2,78	2,81
13	1,68	1,48	2,24	2,22
18	1,41	1,49	1,66	2,18
19	1,27	1,24	1,39	1,37

Le tableau 7 met aussi en évidence le fait que, parmi les assurés de moins de 25 ans, les jeunes hommes paient plus cher que les jeunes femmes et que ces différences dans les primes suivent celles des coûts. En effet, qu'ils soient mariés (classes 08 et 09) ou célibataires (classes 10 à 13), les primes et les coûts des classes de jeunes hommes sont généralement plus élevés que ceux des classes de jeunes femmes (classes 18 et 19), qu'elles soient mariées ou célibataires.

---

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré.

D'une façon générale, donc, le niveau de la prime décroit avec l'âge de l'assuré et les jeunes hommes paient plus cher que les jeunes femmes d'un même âge.

Au cours des dernières années, certains assureurs ont cependant créé de nouvelles classes de conducteurs ou ont élargi la définition de certaines des 14 classes traditionnelles, afin de donner plus de poids au kilométrage parcouru ainsi qu'à l'utilisation faite du véhicule.

Ces changements s'adressent particulièrement aux trois catégories d'assurés suivants:

1. aux assurés qui utilisent leur véhicule pour se rendre à leur travail et en revenir, sur une distance de huit kilomètres ou moins par trajet;

2. aux assurés qui utilisent leur véhicule pour se rendre à leur travail sur une distance supérieure aux 16 kilomètres par trajet permis à la classe 02, mais ne dépassant pas 30 kilomètres par trajet;

3. aux assurés qui parcourent moins de 5 000 ou de 8 000 kilomètres annuellement à des fins professionnelles.

La première catégorie touche les assurés de la classe 02, selon la classification traditionnelle. De plus en plus d'assureurs, soit 65% en 1989, proposent à ces assurés une prime inférieure à celle qu'ils auraient à la classe 02. Ainsi, 53% des assureurs élargissent maintenant la définition de leur classe 01, de façon à inclure les assurés qui utilisent leur véhicule pour se rendre à leur travail et en revenir, sur une courte distance, soit moins de huit kilomètres par trajet, 8% utilisent une classe qu'ils ont créée spécifiquement pour cette catégorie d'assurés, alors que 4% accordent un rabais de 5% ou de 7%.

La deuxième catégorie décrite précédemment touche les assurés de la classe 03, selon la classification traditionnelle. En 1989, 14% des assureurs ont élargi la définition de leur classe 02, de façon à inclure les assurés qui utilisent leur voiture pour aller au travail et en revenir, sur une distance se situant entre 16 et 30 kilomètres par trajet.

Quant à la troisième catégorie, elle touche les assurés de la classe 07, soit la classe regroupant les assurés qui utilisent leur véhicule à des fins professionnelles. Les assureurs, dans une proportion de 13% en 1989, ont offert une prime inférieure à la classe 07 aux assurés qui utilisent leur véhicule occasionnellement à des fins professionnelles, soit sur une distance de moins de 5 000 ou de 8 000 kilomètres annuellement. 9% des assureurs élargissent la définition de la classe 03, de façon à les inclure et 4% ont créé une nouvelle classe qu'ils identifient comme la classe 05, spécifiquement pour les affaires occasionnelles.

De plus, un assureur offre une majoration de 15% des tarifs de la classe 02, aux assurés qui utilisent leur véhicule pour affaires très occasionnelles, soit l'utilisation pour affaires, une fois par semaine (soit 3 ou 4 fois par mois).

Par ailleurs, de nouvelles classes ont été créées pour les conductrices occasionnelles, l'équivalent de la classe 06 pour les conducteurs occasionnels masculins de moins de 25 ans, et pour les assurés des classes 01, 02 et 03 qui parcourent un faible kilométrage annuellement, soit moins de 10 000 kilomètres à la classe 01, 12 000 kilomètres à la classe 02 et 16 000 kilomètres à la classe 03.

Bien que les assureurs accordent désormais plus d'importance au kilométrage parcouru ainsi qu'à l'utilisation faite du véhicule dans l'attribution des classes, il n'en demeure pas moins que ces critères n'ont pas un impact aussi important que l'âge, le sexe et l'état civil et qu'ils s'appliquent à peu de classes. En fait, en tenant

compte des politiques de rabais des assureurs, les classes de conducteurs ne représentent en réalité qu'une classification primaire visant surtout à séparer les jeunes conducteurs des autres.

C'est ainsi que 10 des 14 classes de conducteurs réfèrent à ces jeunes conducteurs qui sont catalogués selon leur âge, leur sexe et leur état civil. Quant aux conducteurs considérés plus adultes, soit les femmes et les hommes mariés de 25 ans et plus ainsi que les hommes célibataires de 30 et plus, en faisant abstraction des critères autres que l'âge, le sexe ou l'état civil, ils sont en pratique tous regroupés dans une même classe. Cette classe de conducteurs est très importante, puisqu'elle représente en fait plus de 80% des assurés.

Il ne faut donc pas se surprendre que les assureurs aient, au cours des dernières années, poussé plus à fond la classification des conducteurs. Ils l'ont rarement fait directement en définissant de nouvelles classes mais plutôt indirectement par leurs politiques de rabais.

C'est ainsi que par le biais de rabais établis en fonction de l'âge de l'assuré, les assureurs ont commencé à reconnaitre dans leur tarification certains groupes particuliers de la grande classe des conducteurs adultes. La section 2.2.2 de ce rapport traite précisément des pratiques des assureurs à l'égard des rabais.

Les classes de conducteurs auxquelles font référence les manuels de tarification des assureurs ne sont donc que partiellement représentatives de la classification que les assureurs font en réalité des conducteurs. Par leurs politiques de rabais, ils tiennent compte de l'âge des conducteurs de façon beaucoup plus prononcée que ne le laissent voir ces classes, ce qui équivaut, en pratique, à créer des classes additionnelles de conducteurs.

Le système de classification des conducteurs demeure donc toujours axé de façon prédominante sur l'âge, le sexe et l'état civil de l'assuré. Il s'agit là d'éléments qui prêtent facilement flanc à la critique dans notre monde actuel d'égalité et de droits et liberté.

Ces critères reflètent de moins en moins les réalités socio-économiques d'aujourd'hui, les habitudes de vie des femmes n'étant plus fondamentalement différentes de celles des hommes, alors que le mariage n'a plus le même impact qu'autrefois dans la façon de vivre des gens.

Ces critères ne sont pas directement reliés ou attribuables au risque assuré et leur utilisation dans la classification a pour effet de créer des classes peu homogènes qui n'assurent pas nécessairement la meilleure équité.

Quant au critère d'âge, il peut être plus facilement attribuable au risque assuré en ce sens qu'il reflète aussi l'expérience de conduite des assurés, mais son utilisation dans la classification actuelle a surtout pour but de refléter des comportements et habitudes différents chez les jeunes.

A ce sujet, les statistiques d'expérience recueillies au fil des ans ont montré des différences significatives dans les fréquences d'accidents selon qu'un conducteur soit plus ou moins jeune. De plus, dans la mesure où il s'applique uniformément à chacun au cours d'une vie, l'utilisation de l'âge comme critère de classification peut être considérée comme n'étant pas injustement discriminatoire.

Par contre, cela n'implique pas obligatoirement que la classification actuelle selon l'âge du conducteur assure une homogénéité suffisante des classes nécessaire à l'équité. En fait, les jeunes conducteurs n'ont pas tous les mêmes comportements ou habitudes et le système de classification actuel fait supporter par les bons conducteurs âgés de moins de 25 ans tout le fardeau des accidents

causés par les jeunes qui sont de mauvais conducteurs. De même, les comportements et l'expérience de conduite de certains conducteurs de tranches d'âge plus élevées ne sont pas nécessairement différents de ceux des jeunes. Quant au facteur "maturité et expérience" que l'on tend à associer aux personnes plus âgées, celui de la dextérité et des réflexes qui s'amenuisent avec l'âge peut y être apposé.

De plus, bien que des différences significatives existent quant à l'expérience des sinistres de chacune des classes, il faut aussi souligner que l'assuré a peu de contrôle sur les facteurs qui composent ce critère et qu'il y a donc très peu d'incitation véritable pour lui à réduire le risque qu'il représente.

En somme, le système de classification des conducteurs demeurera critiquable, et en ce sens perfectible, tant qu'il ne fera pas plus appel à des critères plus directement reliés au risque assuré et aux comportements des automobilistes quels que soient leur âge et leur sexe, tels que le nombre d'années de détention d'un permis de conduire, le kilométrage parcouru annuellement et les infractions au code de la route et au code criminel. De plus, en accordant plus de poids dans la classification au dossier de conduite et au véhicule, cela contribuera à diminuer l'importance actuelle de l'âge et du sexe dans la classification.

Un tel changement est complexe et ne peut s'effectuer facilement, mais c'est ce vers quoi les assureurs doivent tendre s'ils veulent éviter les critiques de leur système actuel de classification.

2.1.3 Les dossiers de conduite

Le dossier de conduite, comme son nom l'indique, est utilisé dans la classification pour refléter l'expérience de l'assuré comme conducteur de véhicule automobile et tient compte des accidents pour lesquels il a été reconnu responsable. Le Plan statistique identifie sept dossiers qui sont définis à l'annexe 2. L'utilisation des dossiers de conduite varie toutefois d'un assureur à l'autre, comme permet de le constater le tableau suivant.

TABLEAU 8

PROPORTION DES ASSUREURS UTILISANT LES DIFFÉRENTS DOSSIERS DE CONDUITE

DOSSIERS	1989 (%)
6	52
5	100
4	37
3, 2, 1, 0	100

Il ressort, à l'examen de ce tableau, que tous les assureurs en 1989 se réfèrent dans leur manuel de tarifs aux dossiers 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident, alors que 37% ajoutent à cette classification le dossier 4 et 52% le dossier 6. De plus, les données recueillies indiquent que la majorité des assureurs utilisant le dossier 4 emploient aussi le dossier 6.

L'utilisation du dossier de conduite dans la classification est fondamentale, puisqu'elle vise à tenir compte de l'expérience d'accidents responsables, laquelle est directement reliée au risque assuré. Toutefois, on ne peut affirmer que les pratiques actuelles des assureurs contribuent à une classification homogène reflétant l'expérience réelle d'accidents des assurés regroupés dans un

dossier de conduite. Les données du Plan statistique du Québec démontrent en effet que près de 90% des assurés québécois sont classés selon un dossier d'au moins cinq ans sans accident. Ceci est incompatible avec le fait qu'en moyenne environ 8% des assurés classés au dossier 5 sont annuellement responsables d'un accident.

Cette situation trouve son origine dans la structure même du système actuel d'assurance automobile et aussi dans le contexte de concurrence intense qui prévaut dans le marché depuis de nombreuses années.

Il faut se rappeler qu'en 1978, comme il est mentionné au chapitre 1, la Loi sur l'assurance automobile a maintenu, pour les dommages matériels, un régime de responsabilité basé sur la faute et a prévu l'établissement d'une convention d'indemnisation directe. Cette entente entre les assureurs a fait en sorte que chaque assuré est indemnisé directement par son propre assureur. Cette convention stipulait également que les assureurs renonçaient à exercer entre eux leur droit de subrogation. Les poursuites judiciaires suite à un accident d'automobile se trouvant pratiquement éliminées, les assureurs ont donc perdu une source importante d'informations au sujet des accidents des assurés.

L'accès à l'information sur la véritable expérience d'accidents de chacun des assurés présentant certaines difficultés, surtout pour les nouveaux assurés, les assureurs ne pouvaient plus se fier aux statistiques d'expérience que la classification selon le dossier de conduite produisait. Ces statistiques d'expérience devenaient donc peu représentatives des différences réelles pouvant exister dans l'expérience de sinistres selon le dossier de conduite. Dans un tel contexte, la reclassification d'un conducteur responsable d'un accident aurait pu entrainer une surcharge nettement démesurée.

C'est ce qui fit qu'à peu près tout le poids des différences dans l'expérience de sinistres, autre que celles reliées aux considérations territoriales ou aux types de véhicules, se transposa sur les classes de conducteurs et sur certains rabais.

Cette évolution du système de classification s'est effectuée sans problème, car les classes de conducteurs sont simples à administrer, puisque les critères sur lesquels elles sont fondées portent peu à la manipulation et sont faciles à vérifier, ne requérant pas les mêmes contrôles que ceux inhérents aux dossiers de conduite. De plus, dans l'optique où le dossier de conduite d'un conducteur a peu d'impact réel sur la tarification, les assureurs peuvent plus facilement gratifier la plupart de leurs assurés du meilleur dossier ou pardonner un premier accident, cela ayant un attrait psychologique non négligeable chez les assurés.

L'établissement d'un fichier-maitre permettant d'avoir accès à l'information sur l'ensemble des sinistres de tous les assurés du Québec, dont il a été question au chapitre 1, vise à améliorer l'équité du système de tarification actuel en assurant la justesse du dossier de conduite que chaque assuré se verra attribuer au moment de la souscription, et ainsi corriger les incohérences statistiques.

Il sera d'ailleurs intéressant d'observer l'évolution de la proportion d'assurés classés au dossier 5 suite à l'implantation du fichier-maitre, celle-ci devant, en principe, tendre à diminuer.

2.1.4 Les groupes de tarification

Dans leur tarification, les assureurs n'évaluent pas que le risque inhérent à l'assuré lui-même; ils prennent aussi en considération le risque représenté par le véhicule. En effet, le véhicule est relié au risque assuré dans la mesure où l'assurance porte sur les dommages qui lui sont causés. Les assureurs font donc appel aux groupes de tarification dans la détermination de la prime.

Plusieurs variables entrent dans l'attribution d'un groupe de tarification. Ainsi, quoique la valeur du véhicule joue un rôle important, d'autres éléments tels l'origine, les techniques de fabrication, le genre de propulsion, le style de carrosserie, la résistance aux impacts, la facilité de réparation et le coût des pièces de remplacement influencent aussi l'expérience de sinistres de chaque véhicule et sont reflétés dans le groupe de tarification des véhicules.

Les véhicules sont regroupés par marque, modèle et année de fabrication avec le groupe qui leur a été assigné, dans une table de groupes de tarification. La plupart des assureurs utilisent des tables qui contiennent des groupes allant de 1 à 20 et parfois même 25 ou 30, le groupe 1 représentant le risque le plus faible. L'analyse des manuels de tarifs révèle que la majorité des véhicules se retrouvent dans les 12 premiers groupes. Les groupes 13 et suivants sont généralement attribués aux voitures plus dispendieuses et/ou à risque plus élevé.

Tous les assureurs n'assignent pas nécessairement le même groupe de tarification à un même véhicule. Pour la plupart des véhicules, les écarts entre les assureurs à ce niveau sont cependant généralement mineurs.

L'annexe 2 contient un échantillon représentatif de la pratique des assureurs au sujet des groupes. On constate que la majorité des véhicules neufs sont classés dans le groupe 9 ou 10. Ils y resteront en général trois ans puis baisseront d'un groupe. Viendront ensuite deux périodes de stabilité de deux ou trois ans, entrecoupées d'une baisse d'un autre groupe. Enfin, ils diminueront d'un groupe sensiblement à chaque année. Le scénario peut être différent si le véhicule est très dispendieux ou s'il y a un changement de modèle important, par exemple.

Le tableau 9 présente, sous forme de coefficients d'écart entre les groupes, les primes exigées par l'ensemble des assureurs pour chacun des 12 premiers groupes de tarification des véhicules.

Comme les résultats de ce tableau le démontrent, plus le groupe attribué à un véhicule est élevé, plus le risque qu'on lui confère l'est aussi, ainsi que la prime qui s'y rattache.

TABLEAU 9

COEFFICIENTS D'ÉCART ENTRE LES GROUPES

(par rapport au groupe 7)

GROUPE	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT
1	0,62	0,40	0,40
2	0,67	0,45	0,46
3	0,72	0,52	0,52
4	0,79	0,61	0,61
5	0,86	0,72	0,72
6	0,94	0,85	0,85
7	1,00	1,00	1,00
8	1,05	1,19	1,18
9	1,11	1,47	1,47
10	1,20	1,75	1,75
11	1,29	2,01	2,02
12	1,39	2,30	2,31

De plus, l'étendue des primes en responsabilité civile est moinsimportante que pour les deux autres garanties. Le groupe de véhicules n'était pas utilisé comme variable de tarification de la garantie de responsabilité civile avant 1978. Le véhicule sur lequel était basé l'indemnité payée sous la garantie responsabilité civile n'était pas connu au moment de l'émission de la police, puisque l'assureur ne pouvait pas prévoir quel autre véhicule serait impliqué dans un

accident où l'assuré serait responsable et pour lequel il aurait à payer les dommages. Depuis la mise en vigueur de la Convention d'indemnisation directe et dans la mesure où celle-ci s'applique, l'assureur indemnise son assuré seulement et les dommages éprouvés par le véhicule, lors d'un accident où l'assuré n'est pas responsable, sont payés sous la garantie de responsabilité civile. Ainsi, au moment de l'émission de la police, l'assureur connait le véhicule sur lequel sera basé l'indemnité et peut alors tenir compte de ce critère (groupe) dans la tarification de la garantie "responsabilité civile". Les données d'expérience disponibles pour l'ensemble de l'industrie ne permettent pas d'évaluer si de telles différences sont appropriées.

2.2 AUTRES CRITERES DE CLASSIFICATION

En plus des critères de classification traditionnels présentés précédemment, certains choix de l'assuré auront aussi un effet sur la prime que celui-ci paiera pour chaque garantie. Ainsi, pour la garantie de responsabilité civile, la limite minimum au Québec est de 50 000 $, comme le précise la Loi sur l'assurance automobile. Cependant, la limite la plus fréquemment utilisée se situe à 500 000 $ et il n'est pas rare que des assurés se protègent pour 1 000 000 $. Chaque augmentation de limite de garantie entraine toutefois une hausse de prime mineure.

De plus, l'assuré peut se munir, de façon facultative, d'une protection contre les dommages éprouvés par son véhicule par l'entremise des garanties offertes au chapitre B de la police d'assurance automobile. Les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement sont les divisions de ce chapitre qui sont les plus souvent choisies par les assurés. Au niveau de ce chapitre, l'assuré doit déterminer la franchise qu'il désire assumer, c'est-à-dire le montant à absorber en cas de réclamation. Les franchises les plus courantes en collision sont de 250 $ et 500 $, alors qu'elles sont de 50 $ et 100 $ en accident sans collision ni

versement. Le choix d'une franchise plus élevée implique une réduction de la prime de la garantie visée comme il est mentionné dans la section 1.3 du chapitre 1.

Enfin, certaines majorations, qui sont pour la plupart liées à l'expérience de conduite de l'assuré, ainsi que des rabais, qui sont offerts à l'assuré en autant qu'il satisfasse à certaines conditions, peuvent venir s'appliquer au "taux de base" établi à partir des premiers critères dits traditionnels, en vue d'obtenir une évaluation plus précise du risque que représente un assuré.

2.2.1 Les majorations

Afin de refléter une expérience de conduite jugée moins reluisante, la plupart des assureurs imposent des majorations aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour diverses infractions aux lois régissant la circulation routière ou au code criminel.

Ces majorations s'appliquent le plus souvent à toutes les garanties et se définissent généralement comme suit dans les manuels de tarifs des assureurs:

"Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de la proposition ou du renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i) condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou à la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires, des écoles et des terrains de jeux:
   - une condamnation: majoration de 15%;
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

ii) condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangereuse:
   - une condamnation: majoration de 50%;
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 100%;

iii) condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation sauf dans les cas visés à i et ii:
   - quatre condamnations: majoration de 25%;
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%."

iv) responsable de plusieurs accidents:
   - trois accidents: majoration de 30%;
   - chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

2.2.2 Les rabais

Contrairement aux majorations, qui visent à tenir compte d'une moins bonne expérience de conduite, les rabais s'adressent surtout aux assurés faisant partie d'une catégorie affichant une meilleure expérience de conduite que la moyenne.

Comme il a été mentionné précédemment, l'utilisation des critères de classification traditionnels présente certaines lacunes. Ainsi, ce système basé sur quatre critères fait en sorte que 80% des assurés sont regroupés dans trois classes et que 90% des conducteurs d'automobile se retrouvent avec un dossier de cinq années sans accident.

Dans cette perspective, il n'est donc pas surprenant que les assureurs aient cherché d'autres moyens pour établir les différences entre les risques assurés, ce que l'application intégrale des

critères de classification traditionnels ne parvenait manifestement pas à faire. L'offre d'assurance toujours grandissante et les conditions de concurrence très vive entre les assureurs sont aussi des facteurs ayant amené ces derniers à délaisser de plus en plus l'application traditionnelle de certains critères de classification.

Le critère le plus délaissé par cette recherche d'assurés fut certes le dossier de conduite, puisque les assureurs cessèrent de considérer certains accidents responsables dans la tarification de leurs assurés. Les assurés se retrouvant ainsi presque tous au meilleur dossier, en dépit d'une expérience de sinistres qui n'aurait pas toujours dû leur permettre d'y accéder, le dossier de conduite en est venu à perdre toute sa signification. De plus, l'avantage qu'ont pu obtenir les premiers assureurs accordant un "pardon" d'accident responsable s'est rapidement estompé quand la majorité de leurs concurrents ont emboité le pas.

Après les dossiers de conduite, ce fut au tour des classes de conducteurs de faire l'objet de redéfinitions de la part des assureurs. Ces modifications ont surtout eu pour but d'établir des différences pour les tranches d'âge dites "adultes" où les assurés sont regroupés en peu de classes selon le Plan statistique du Québec (voir l'annexe 2 pour la définition de ces classes).

Une partie importante des critères de classification traditionnels étant devenue injustifiée, certains assureurs ne mirent que peu de temps à en créer d'autres, afin d'accroitre leur part de marché aux dépens de leurs concurrents.

Depuis 1983 environ, les assureurs ont établi un véritable système de classification parallèle, basé sur des rabais offerts à certaines clientèles cibles. Par l'entremise de ces rabais, ils peuvent réagir rapidement aux conditions de concurrence très vive du marché de l'assurance automobile, tout en étant très sélectifs quant à la clientèle visée ou recherchée.

Les rabais offerts aux assurés varient selon les assureurs. Malgré le fait que des similitudes existent parmi les rabais décrits dans les manuels de tarifs, aucune règle précise ne les régit. Ainsi, chaque assureur agit à sa guise et établit, selon le segment du marché qu'il vise à percer, ses propres critères d'admissibilité et ses différents niveaux de rabais.

Le phénomène de tarification avec rabais s'est installé progressivement et est maintenant utilisé par la majorité des assureurs, comme en témoigne le tableau suivant, qui fait état de la proportion des assureurs utilisant, en 1989, chacun des rabais regroupés selon leurs caractéristiques principales.

TABLEAU 10

PROPORTION DES ASSUREURS UTILISANT CHAQUE TYPE DE RABAIS EN 1989

TYPE DE RABAIS	PROPORTION DES ASSUREURS (%)
Age	85
Expérience de réclamations	30
Couverture complète	36
Renouvellement	58
Conducteur féminin	31
Occupations spécifiques	35

Il ressort de ce tableau que l'utilisation d'un rabais basé sur l'âge du conducteur est nettement prédominante, puisque 85% des assureurs emploient ce rabais dans leur tarification. Le rabais offert aux assurés qui renouvellent leur police avec le même assureur est aussi populaire, étant utilisé par 58% des assureurs. Les autres rabais, quant à eux, sont utilisés par un peu plus de 30% des assureurs.

Il faut toutefois préciser que ces différents types de rabais sont souvent l'amalgame de différents critères de classification et qu'ils ont été identifiés selon leur critère principal de façon à pouvoir faire l'objet d'une définition. Les principaux types de rabais sont définis de la façon suivante:

Rabais selon l'âge de l'assuré

Ces rabais s'adressent généralement aux assurés des classes 01, 02, 03 et 07*, lesquelles regroupent plus de 80% de l'ensemble des assurés. Ils consistent à subdiviser ces classes en fonction de certains groupes d'âge et à accorder aux assurés un rabais en autant qu'ils satisfassent à ces critères d'âge. Plusieurs nouvelles classes de conducteurs sont ainsi créées et comme 85% des assureurs offrent au moins un de ces rabais, cela a comme conséquence de faire littéralement éclater les classes de conducteurs telles que définies dans le Plan statistique du Québec.

Certains assureurs offrent ce type de rabais aux assurés de 25 ans et plus, d'autres à ceux de 65 ans et plus, mais la plupart des rabais selon l'âge s'appliquent aux assurés de 45 ans et plus. La grande majorité de ces rabais s'adresse à tous les assurés qui satisfont au critère d'âge, quelle que soit leur expérience de conduite. Certains assureurs exigent en plus que l'assuré souscrive une couverture complète alors qu'environ le quart des assureurs offrant un rabais basé sur l'âge, en restreignent l'admission aux assurés qui n'ont pas été responsables d'accidents depuis un certain nombre d'années ou n'ont fait aucune réclamation durant une certaine période.

En 1989, le rabais moyen se situait autour de 10% avec des limites minimale et maximale de 1% et 26% respectivement.

---

* Voir l'annexe 2 pour une définition de ces classes.

Rabais basés sur l'expérience de réclamations

Les assureurs offrent aussi un rabais aux assurés qui n'ont soumis aucune réclamation, responsable ou non, pendant une certaine période. Ces rabais s'appliquent généralement à toutes les classes d'assurés sauf, pour la majorité des assureurs, à la classe 10 qui regroupe les jeunes conducteurs masculins âgés de 16 à 18 ans, et souvent aussi, à la classe 06 qui regroupe les conducteurs occasionnels masculins âgés de moins de 25 ans.

Cependant, ce rabais n'est pas offert automatiquement à tous les assurés n'ayant fait aucune réclamation auprès de leur assureur. En effet, ces derniers, voulant garder un certain contrôle sur l'application de ce rabais, en subordonnent souvent l'accès aux assurés qui renouvellent l'assurance avec eux et ne l'offrent, bien souvent, qu'à ceux qui présentent les meilleurs dossiers de conduite. D'autres assureurs exigent de plus que l'assuré souscrive une couverture complète, ou encore ne l'accordent qu'aux assurés d'un certain âge ou à ceux exerçant une occupation spécifique.

Comparativement au rabais selon l'âge, l'étendue des baisses de niveau de prime occasionnées par le rabais basé sur l'expérience de réclamations, en 1989, est du même ordre, soit de 1% à 30%, mais ce dernier est généralement plus important, soit de 15%.

Rabais pour une couverture complète

Les assureurs offrent aussi, dans une proportion de 36% en 1989, une diminution de prime à leurs assurés s'ils souscrivent une couverture complète, c'est-à-dire s'ils sont protégés selon les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement, en plus de la couverture obligatoire de responsabilité civile. Pour la majorité des assureurs, ces rabais s'appliquent aux assurés de toutes les classes, sauf à ceux de la classe 10.

La plupart de ces rabais sont offerts en fonction de l'expérience de réclamations de l'assuré, et ce critère devient alors l'élément déterminant l'accès à ces rabais. Le rabais accordé varie entre 5% et 15% mais est habituellement de l'ordre de 5%.

Rabais lors du renouvellement de la police

Le fait de renouveler sa police d'assurance automobile avec le même assureur permet parfois de jouir d'un rabais. Ainsi, 58% des assureurs offraient un tel rabais en 1989 et ce, à toutes les classes d'assurés sauf parfois à la classe 06. Ces assureurs ajoutent généralement comme condition d'éligibilité que l'assuré présente un bon dossier de conduite (dossier 3 ou mieux). Le niveau moyen de ce rabais se situe autour de 5%, mais il peut varier de 2% à 24%.

Ce rabais vise surtout à refléter des coûts moins élevés dans le traitement d'un renouvellement par rapport à ceux engendrés par l'acquisition d'un nouveau risque, et aussi à stabiliser le portefeuille d'assurance de l'assureur en favorisant ses meilleurs assurés de façon à accroître son volume d'affaires.

Rabais lorsque l'assurance s'adresse à une femme

La gent féminine peut aussi profiter d'un rabais spécifique. D'ailleurs, 31% des assureurs offraient, en 1989, un rabais de l'ordre de 10% à leurs assurés de sexe féminin en autant que ces femmes appartennaient aux classes 01, 02, 03 et 07. L'accès à ce rabais est parfois limité par une condition d'âge, alors que l'expérience de conduite est rarement un critère d'éligibilité.

Rabais pour occupations spécifiques

Certaines catégories d'emploi reçoivent la faveur des assureurs. En effet, 35% des assureurs offraient, en 1989, une réduction de

la prime à leurs assurés qui avaient des occupations spécifiques. Ainsi, les assurés ayant une occupation de type professionnel ou libéral, tels les avocats, ingénieurs, médecins et autres, ou un emploi de type administratif ou dans les secteurs gouvernementaux, financiers, de l'éducation ou de la santé, sont admissibles à des réductions moyennes de 10% et 15% respectivement.

Ces rabais sont généralement offerts à tous, sauf pour les assurés de la classe 06. Les assurés des classes 08, 10, 11, 12 et 18 sont parfois exclus. L'expérience de conduite est rarement prise en considération lors de l'attribution d'un tel rabais.

Autres rabais

Cette dernière catégorie réunit tous les autres types de rabais offerts par les assureurs, qui ne correspondent à aucun des six autres types précédemment identifiés. Ce sont généralement des rabais spécifiques offerts par un ou quelques assureurs seulement.

Ces rabais s'adressent, par exemple, aux membres de certaines associations ou regroupements, aux employés de certaines compagnies, aux retraités, à certaines catégories d'étudiants, aux assurés qui ont deux véhicules ou plus, à ceux qui ont un système de protection contre le vol de leur véhicule ou à ceux qui utilisent un système d'éclairage en permanence. Ces rabais varient généralement de 5% à 20%.

A tous les rabais présentés jusqu'à maintenant, peuvent également s'ajouter des rabais que les courtiers peuvent octroyer aux assurés en vertu d'ententes établies avec les assureurs à cet effet. Ces rabais ont un effet non négligeable sur le niveau des primes et peuvent atteindre 20%.

Comme l'utilisation des rabais dans la tarification automobile remonte à maintenant plus de cinq années, il n'est pas étonnant de voir que l'année 1989 s'est caractérisée non seulement par l'apport de nouveaux rabais, mais surtout par des modifications aux règles d'admissibilité des rabais déjà existants ou aux niveaux de rabais offerts. C'est ainsi que ces règles ont été modifiées de façon à permettre l'accès à une plus grande proportion d'assurés ou à être plus explicites, tout en permettant généralement aux assurés de certaines classes ou de certains territoires d'avoir droit à un rabais plus élevé.

Pour ce qui est de l'impact des rabais sur le niveau des primes, l'effet n'est évidemment pas le même pour tous les assurés. Par exemple, la baisse de 10% identifiée pour les rabais selon l'âge n'a pas un effet aussi important sur la prime moyenne pour l'ensemble du Québec, car tous les assureurs n'offrent pas un tel rabais et ce dernier ne s'applique pas à tous les assurés.

Il faut cependant mentionner que ces pourcentages de baisse n'affectent pas nécessairement le volume de primes souscrites par les assureurs. Les différents types de rabais représentant autant de segmentations du marché, seule la distribution du coût des sinistres par regroupement d'assurés se trouve à être modifiée par l'application de ces rabais. C'est-à-dire que si la prime de certains assurés est diminuée, d'autres assurés peuvent parfois supporter des hausses de leur prime.

La multiplication des cellules de classification par le biais des rabais, vise essentiellement à cerner les assurés dont l'expérience de sinistres est la meilleure. Ce raffinement des cellules influence aussi la crédibilité qu'on peut accorder aux statistiques d'expérience qui en découlent.

Ainsi, il se peut que l'expérience de sinistres de certaines cellules bénéficie d'une plus grande crédibilité qu'elle ne le mérite en

réalité. Les conducteurs auxquels s'appliquent peu de rabais ou aucun, notamment les jeunes, se trouvent donc à supporter une part du coût des sinistres qui ne leur est pas directement attribuable.

Il est évident que les différents types de rabais mis en place par les assureurs au fil des années ont un impact important sur le niveau des primes, mais leur effet est encore plus important sur la classification des assurés. Ces rabais peuvent certainement s'expliquer dans le contexte de la forte concurrence que se livrent les assureurs, mais trouvent parfois difficilement justification dans un système de tarification basé sur le risque véritable.

Ainsi, les rabais selon l'âge et tous les autres rabais auxquels le critère d'âge permet d'accéder viennent alimenter davantage les critiques envers les classes traditionnelles (âge, sexe et état civil), jugées injustes socialement et rejetées dans certaines juridictions.

Il est aussi permis de s'interroger sur la pertinence de certains rabais quant à leur relation avec le risque assuré. Comment, par exemple, justifier l'octroi de rabais allant jusqu'à 15% de la prime aux employés du secteur gouvernemental étant donné leur nombre et surtout la diversité des fonctions occupées?

Certaines pratiques des assureurs font aussi l'objet de critiques de la part des assurés. Ainsi, ceux-ci ont de la difficulté à comprendre que dans un régime à base de responsabilité en matière de dommages matériels, ce qui est le cas au Québec, ils aient à subir des hausses de primes parce qu'ils ont été impliqués dans un accident dont ils ne sont pas la cause. Ces hausses de primes proviennent la plupart du temps de la perte du rabais pour n'avoir fait aucune réclamation au cours d'une certaine période. Comme le niveau de ce rabais est assez élevé, sa perte peut donner lieu à des hausses de primes substantielles. Dans ce contexte, les assurés trouvent parfois que les assureurs accordent beaucoup d'importance à la dernière réclamation, qu'ils soient responsables ou non de l'accident.

Le fichier-maitre devrait permettre d'évaluer la validité du système actuel de classification au niveau des dossiers de conduite et des rabais basés sur l'expérience de réclamations d'un assuré.

CHAPITRE 3

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 1989

La rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec se mesure en comparant les revenus de primes des assureurs à celui des dépenses encourues en regard des sinistres et de leurs frais d'exploitation au cours d'une année donnée. L'excédent ou l'insuffisance des primes sur les coûts constitue le profit ou la perte d'exploitation (ou "perte technique"). Les revenus de placements que réalisent les assureurs sur les primes perçues ainsi que tous les autres types de revenus viennent s'ajouter à ces résultats d'exploitation pour ainsi produire le bénéfice ou la perte net(te).

La première section de ce chapitre mettra en relief les revenus des assureurs: elle traitera du niveau des primes et de leur évolution au cours des dernières années. Une seconde section abordera les coûts de l'assurance automobile, la contrepartie des primes. La troisième partie constituera une analyse rétrospective des résultats des opérations en assurance automobile au Québec au cours des derniers exercices. Les résultats estimatifs de l'année 1989 seront présentés, puis mis en parallèle avec ceux des années précédentes. L'expérience par type de véhicules sera enfin analysée dans une dernière section.

3.1 LES PRIMES

Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec n'apparaissent pas comme tels aux états financiers des assureurs. Ils sont plutôt intégrés aux résultats des opérations de l'ensemble des catégories d'assurances générales que les assureurs souscrivent au Québec, ailleurs au Canada, ainsi qu'à l'extérieur du Canada, le cas échéant.

Il est toutefois possible d'évaluer les résultats de l'assurance automobile au Québec à partir des données recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec lequel, comme il a été vu précédemment, est administré par le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.) par délégation de l'Inspecteur général des institutions financières.

Ce plan compile les données relatives aux primes et aux sinistres ainsi que les frais d'exploitation découlant des opérations en assurance automobile au Québec. Ces données sont le point de départ de toute l'analyse présentée dans ce chapitre.

Le G.A.A. compile les données sur les primes souscrites ainsi que sur les primes acquises, par semestre. Les primes souscrites représentent les primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'un semestre donné. Les primes acquises, quant à elles, sont calculées en fonction des primes souscrites, au prorata de la durée écoulée à une date donnée en fonction du terme des polices. Elles représentent la proportion des primes souscrites ayant été utilisée pour fournir une protection aux assurés.

Ainsi, à titre d'exemple, la prime d'une police annuelle souscrite le 1er avril 1989 est considérée comme souscrite à 100% au cours du premier semestre de 1989, alors qu'elle n'est acquise qu'à 25% au cours de cette période. La balance de cette prime, souscrite au premier semestre de 1989, sera acquise en partie au cours du deuxième semestre de 1989 (à 50%) et en partie durant le premier semestre de 1990 (à 25%).

Enfin, comme le nombre de véhicules acquis est également une donnée compilée en vertu du Plan statistique, la prime brute moyenne* apparait aux rapports publiés par le G.A.A. et est une indication importante de l'évolution du niveau des primes d'un semestre à l'autre.

---

* Prime brute moyenne = $\frac{\text{Primes acquises}}{\text{Nombre de véhicules acquis (années-véhicules)}}$

Le tableau 11 fait état des plus récentes statistiques quant à l'évolution du niveau des primes en ce qui a trait aux principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme. L'analyse se limite en premier lieu aux voitures de tourisme, car cette catégorie représente la principale constituante de l'assurance automobile au Québec avec plus de 80% des primes souscrites. L'évolution de la prime brute moyenne par véhicule y est démontrée par semestre pour chacune des couvertures. Le nombre d'années-véhicules ainsi que les primes acquises, les deux éléments à partir desquels est issue la prime brute moyenne, y sont également présentés.

La consolidation des résultats présentés au tableau 11 pour les deux semestres de 1988 indique que cette année se sera soldée par une hausse plutôt modeste de la prime brute moyenne pour la garantie de responsabilité civile. En fait, cette hausse a été de 1,6%. Pour ce qui est de la garantie de collision et celle d'accident sans collision ni versement, les augmentations ont été de 3,8% et de 5,0% respectivement, donc un peu plus élevées qu'en responsabilité civile, mais tout de même pas très importantes si elles sont comparées à celles enregistrées au cours des années précédentes.

Pour le premier semestre de 1989, les indications représentent, pour toutes les couvertures, des augmentations de la prime brute moyenne inférieures à celles obtenues en 1988. Les analyses effectuées à partir des manuels de tarifs déposés auprès de l'Inspecteur général des institutions financières au 1er novembre 1989 laissent entrevoir, pour le second semestre de 1989, des résultats assez comparables à ceux obtenus dans la première moitié de l'année. Globalement, pour l'ensemble de l'année 1989, la prime brute moyenne n'aurait donc pas changé en ce qui a trait à la garantie de responsabilité civile par rapport à 1988. Pour ce qui est de la couverture de collision et celle d'accident sans collision ni versement, les augmentations, peu élevées, se situeraient respectivement à environ 2,5% et 4,0%.

TABLEAU 11

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME *

SEMESTRE	NOMBRE D'ANNÉES-VÉHICULES		PRIMES ACQUISES		PRIME BRUTE MOYENNE	
	#	% **	$	% **	$	% **
RESPONSABILITÉ CIVILE						
86-1	1 250 898	----	181 793 211	-----	145,33	-----
86-2	1 298 908	----	198 345 053	-----	152,70	-----
87-1	1 313 756	+5,0	207 398 952	+14,1	157,87	+8,6
87-2	1 365 651	+5,1	220 895 074	+11,4	161,75	+5,9
88-1	1 382 342	+5,2	224 068 286	+ 8,0	162,09	+2,7
88-2	1 433 508	+5,0	232 971 406	+ 5,5	162,52	+0,5
89-1	1 442 546	+4,4	234 379 264	+ 4,6	162,48	+0,2
COLLISION						
86-1	865 101	----	156 867 639	-----	181,33	-----
86-2	895 360	----	174 364 076	-----	194,74	-----
87-1	911 437	+5,4	183 588 056	+17,0	201,43	+11,1
87-2	942 734	+5,3	196 511 200	+12,7	208,45	+ 7,0
88-1	959 339	+5,3	202 403 428	+10,2	210,98	+ 4,7
88-2	987 329	+4,7	211 817 168	+ 7,8	214,54	+ 2,9
89-1	998 062	+4,0	216 059 056	+ 6,7	216,48	+ 2,6
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
86-1	1 077 666	----	91 384 937	-----	84,80	----
86-2	1 108 908	----	101 428 405	-----	91,47	----
87-1	1 126 449	+4,5	107 789 696	+18,0	95,69	+12,8
87-2	1 153 612	+4,0	115 072 049	+13,5	99,75	+ 9,1
88-1	1 170 521	+3,9	118 819 733	+10,2	101,51	+ 6,1
88-2	1 195 713	+3,6	124 006 089	+ 7,8	103,71	+ 4,0
89-1	1 206 316	+3,1	127 183 470	+ 7,0	105,43	+ 3,9

* Tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile", Québec, 1er semestre de 1989.

** Variation en pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'année précédente.

Il est bon de noter que l'augmentation peu élevée de la prime brute moyenne attendue pour 1989 reflète le fait que les assureurs ont très peu augmenté leurs tarifs au cours de cette année. De plus, en se référant au tableau 11, et en jumelant ce constat à l'augmentation modérée du nombre de véhicules, observée au premier semestre de 1989, il y a lieu de constater que l'augmentation des primes acquises a été modérée au cours des six premiers mois de l'année en plus d'être la moins élevée de la période sur laquelle porte le tableau.

3.2 LES COUTS

Les assureurs, dans le cadre de leurs opérations, encourent divers types de dépenses qui peuvent être regroupés sous deux grandes catégories: les sinistres et les frais d'exploitation. Les sinistres représentent les sommes que les assureurs paient ou anticipent de payer à leurs assurés advenant la survenance d'un risque couvert en vertu de la police: c'est la promesse que ceux-ci font au contrat en retour du paiement de la prime par l'assuré. Enfin, comme dans toute entreprise, les assureurs ont à supporter des frais dans le cours normal de leurs affaires. Les frais d'exploitation regroupent les commissions, les taxes et l'administration générale.

3.2.1 Les sinistres

Comme dans le cas des primes, le G.A.A. compile également les données sur les sinistres par semestre. Cependant, il est bon de préciser que la compilation des sinistres s'effectue par semestre sur base de survenance, c'est-à-dire en fonction des sinistres survenus dans un semestre, indépendamment de la date d'émission des polices. Tout comme dans le cas des primes, ces données permettent une bonne appréciation de l'évolution du coût des sinistres.

Le tableau 12 illustre les plus récentes statistiques sur l'expérience de sinistres en ce qui a trait aux principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme. L'évolution du coût des sinistres par véhicule assuré y est démontrée par semestre pour chacune des couvertures. La fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre, les deux éléments du coût des sinistres par véhicule assuré, y sont également présentés.

Par ailleurs, le graphique 1 montre l'évolution par semestre de la fréquence et du coût moyen par sinistre. Bien qu'il s'agisse des mêmes données qu'au tableau 12, il est intéressant de visualiser sous cette forme l'évolution des deux éléments du coût des sinistres par véhicule assuré au cours des derniers semestres.

La consolidation des résultats présentés au tableau 12 pour les deux semestres de 1988 indique une hausse du coût des sinistres par véhicule assuré pour les garanties de responsabilité civile et de collision, de l'ordre de 3,5% et de 13,0% respectivement. Cela est dû à une augmentation importante du coût moyen par sinistre, la fréquence des sinistres ayant même diminué en 1988.

Dans le cas de la garantie d'accident sans collision ni versement, la fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre ont chuté au premier semestre de 1988, amenant ainsi une baisse importante du coût des sinistres par véhicule assuré. Ce résultat pourrait être qualifié de "normal" eu égard aux tempêtes de grêle survenues au premier semestre de 1986 et de 1987, lesquelles avaient eu pour effet de maintenir la fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre à des niveaux significativement plus élevés que ceux observés lors des semestres précédents.

TABLEAU 12

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME *

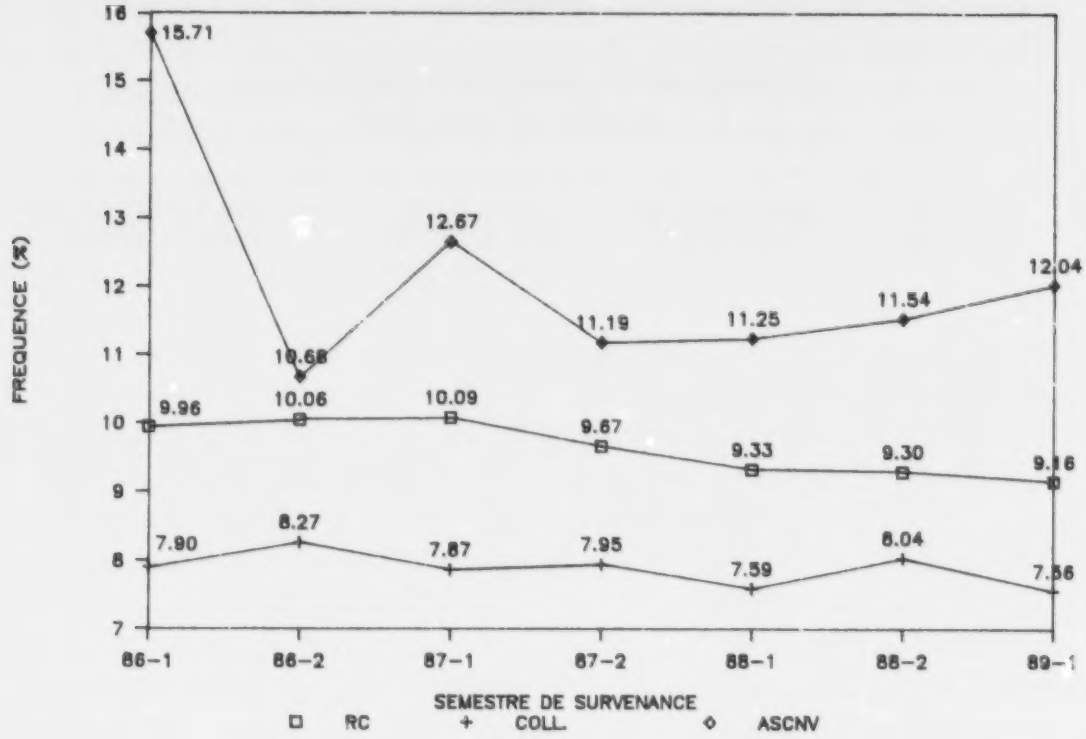
SEMESTRE DE SURVENANCE	FRÉQUENCE DES SINISTRES		COUT MOYEN PAR SINISTRE		COUT DES SINISTRES PAR VÉHICULE ASSURÉ	
	F	% **	$	% **	$	% **
RESPONSABILITÉ CIVILE						
86-1	9,96	-----	1 179	-----	117,53	-----
86-2	10,06	-----	1 289	-----	129,65	-----
87-1	10,09	+ 1,3	1 304	+10,6	131,64	+12,0
87-2	9,67	- 3,9	1 412	+ 9,5	136,47	+ 5,3
88-1	9,33	- 7,5	1 421	+ 9,0	132,53	+ 0,7
88-2	9,30	- 3,8	1 562	+10,6	145,18	+ 6,4
89-1	9,16	- 1,8	1 547	+ 8,9	141,72	+ 6,9
COLLISION						
86-1	7,90	-----	1 738	-----	137,24	-----
86-2	8,27	-----	1 947	-----	161,05	-----
87-1	7,87	- 0,4	1 850	+ 6,4	145,58	+ 6,1
87-2	7,95	- 3,9	2 121	+ 8,9	168,54	+ 4,7
88-1	7,59	- 3,6	2 124	+14,8	161,08	+10,6
88-2	8,04	+ 1,1	2 424	+14,3	194,88	+15,6
89-1	7,56	- 0,4	2 263	+ 6,5	171,03	+ 6,2
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
86-1	15,71	-----	829	-----	130,25	-----
86-2	10,68	-----	728	-----	77,76	-----
87-1	12,67	-19,4	788	- 4,9	99,84	-23,3
87-2	11,19	+ 4,8	794	+ 9,1	88,90	+14,3
88-1	11,25	-11,2	721	- 8,5	81,06	-18,8
88-2	11,54	+ 3,1	740	- 6,8	85,36	- 4,0
89-1	12,04	+ 7,0	753	+ 4,4	90,72	+11,9

* Tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile", Québec, 1er semestre de 1989.

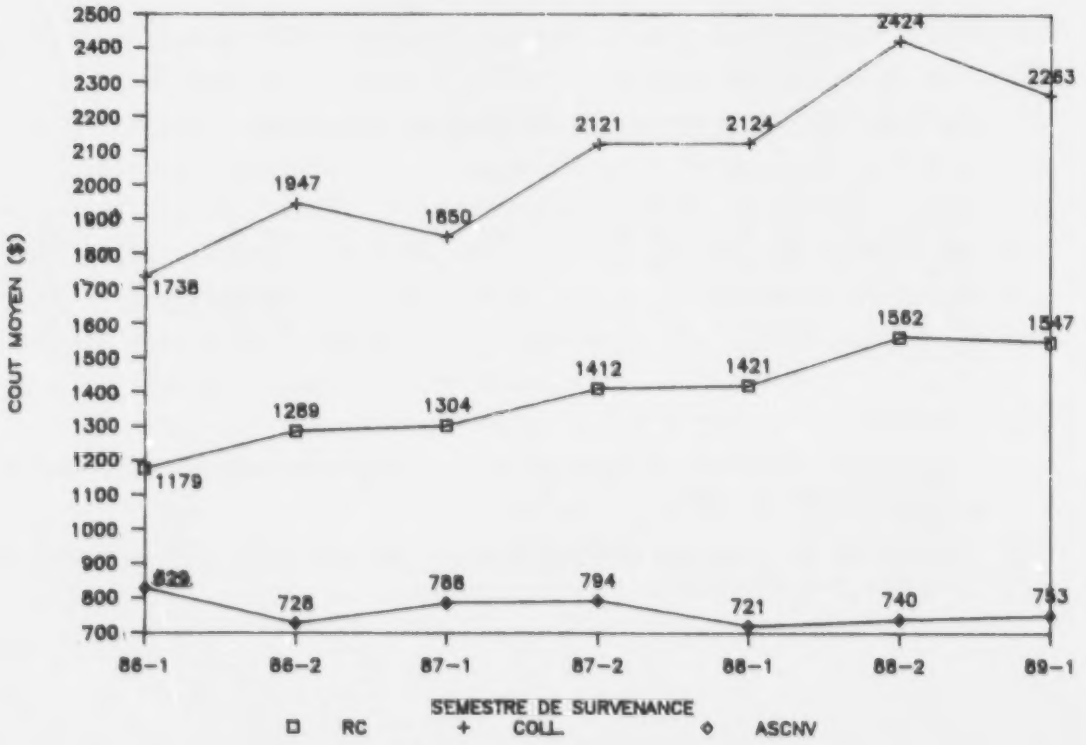
** Variation en pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'année précédente.

GRAPHIQUE 1

FREQUENCE DES SINISTRES



COUT MOYEN PAR SINISTRE



Toujours en ce qui concerne la garantie d'accident sans collision ni versement, le deuxième semestre de 1988 se sera également soldé par une baisse du coût des sinistres par véhicule assuré, beaucoup moins importante toutefois que celle enregistrée au premier semestre. Globalement, l'année 1988 aura connu une diminution importante du coût des sinistres par véhicule assuré pour cette couverture, soit de l'ordre de 11,5%.

En ce qui a trait au premier semestre de 1989, le tableau 12 indique des augmentations du coût des sinistres par véhicule assuré de 6,9%, 6,2% et 11,9% respectivement pour les trois garanties principales d'assurance des voitures de tourisme.

Il est intéressant de constater, en premier lieu, qu'il s'agit d'un revirement assez important en ce qui concerne la garantie d'accident sans collision ni versement. En effet, l'augmentation de près de 12% au premier semestre de 1989 fait suite à des baisses d'environ 19% et de 4% pour les premier et deuxième semestres de 1988. Cette situation est due à une augmentation assez importante de la fréquence des sinistres, comparée à celles enregistrées aux semestres précédents, et à une augmentation modérée du coût moyen par sinistre. Ce résultat obtenu pour la couverture d'accident sans collision ni versement au premier semestre de 1989 reflète une réelle détérioration de l'expérience de sinistres pour cette garantie.

Les couvertures de responsabilité civile et de collision affichent également une augmentation du coût des sinistres par véhicule assuré, comme il est mentionné précédemment, mais cette dernière provient d'une hausse du coût moyen par sinistre puisque la fréquence des sinistres, l'autre composante du coût des sinistres par véhicule assuré, a enregistré une légère baisse pour ces deux garanties au premier semestre de 1989.

Cette baisse dans la fréquence des sinistres est attribuable à une très légère augmentation dans le nombre d'accidents d'automobiles au

premier semestre de 1989 (moins de 1%), jumelée à une hausse un peu plus élevée du nombre de véhicules (environ 3%) dans le parc automobile au cours de la même période. Il y a lieu de mentionner que la variation dans le nombre d'accidents au premier semestre de 1989 a été constatée dans les statistiques publiées par la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.). Par ailleurs, la hausse dans le parc automobile est plutôt le résultat d'une projection effectuée à partir des plus récentes données, également publiées par la R.A.A.Q..

Les dernières statistiques sur le nombre d'accidents d'automobiles au Québec laissent entrevoir que le deuxième semestre de 1989 devrait également connaitre une hausse dans ce nombre, si les résultats disponibles sont comparés à ceux du semestre correspondant de 1988. Globalement, l'année 1989 devrait donc se solder par une augmentation d'environ 2% à 3% dans le nombre d'accidents.

D'autre part, les plus récentes données portant sur le nombre de véhicules publiées par la R.A.A.Q., auxquelles il est fait référence ci-haut, permettent d'estimer l'évolution du nombre de véhicules sur la route au second semestre de 1989. Ainsi, les projections faites à partir de ces données situent à environ 3% l'augmentation du parc automobile pour l'année 1989 dans son ensemble.

En jumelant l'augmentation prévue dans le nombre d'accidents à la hausse attendue dans le parc automobile, une estimation de la variation dans la fréquence des sinistres est obtenue. Il faut donc s'attendre, pour l'année 1989, à une légère baisse de 1% dans la fréquence des sinistres pour la garantie de responsabilité civile. Pour sa part, la fréquence des sinistres de la couverture de collision devrait demeurer au même niveau qu'en 1988. Les résultats du premier semestre de 1989, présentés au tableau 12, justifient la différence dans les projections entre les deux garanties.

Par ailleurs, la hausse du coût moyen par sinistre au deuxième semestre de 1989 devrait être à peu près équivalente à celle enregistrée pour les six premiers mois de l'année et ce, tant pour la garantie de responsabilité civile que celle de collision. L'année 1989 devrait donc se solder par des augmentations du coût moyen par sinistre d'environ 9,0% pour ce qui est de la couverture de responsabilité civile et de 6,5% pour celle de collision. L'effet global des variations de la fréquence et du coût moyen amènera ainsi une hausse du coût des sinistres par véhicule assuré de 8% en responsabilité civile et de 6,5% en collision pour l'ensemble de l'année 1989.

Enfin, en ce qui concerne la garantie d'accident sans collision ni versement, les statistiques des six premiers mois de 1989 indiquent une hausse d'environ 12% du coût des sinistres par véhicule assuré. Cette hausse provient elle-même d'une augmentation de la fréquence de sinistres de 7% et du coût moyen par sinistre de 4,4%. Les projections effectuées à partir des plus récentes données situent l'augmentation de la fréquence des sinistres en 1989 pour la garantie d'accident sans collision ni versement à 5%. Le coût moyen, pour sa part, devrait connaître une hausse d'environ 4,5%. La hausse du coût des sinistres par véhicule assuré devrait donc se situer à près de 10%. Il s'agit là d'une détérioration importante de l'expérience de sinistres comparativement à l'année 1988.

3.2.2 Les frais d'exploitation

Le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.) recueille chaque année, en vertu du Plan statistique du Québec, des données relatives aux frais d'exploitation inhérents à la pratique de l'assurance automobile au Québec. Ces données sont recueillies pour le compte de l'Inspecteur général des institutions financières par le G.A.A., qui les lui transmet. Les plus récentes données ainsi transmises en 1989 portent sur les frais encourus en 1988.

Ces données de l'année 1988 pour l'ensemble des assureurs, de même que les données comparatives pour les années précédentes sont illustrées au tableau 13. Les regroupements habituels de ces frais y sont présentés, chacun exprimé en pourcentage des primes souscrites. Cette façon d'exprimer les frais d'exploitation permet de faire ressortir la portion requise des primes pour les couvrir.

TABLEAU 13

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUÉBEC

ANNÉE (1)	COMMISSIONS (2) (%)	TAXES ET PERMIS* (3) (%)	ADMINISTRATION (4) (%)	TOTAL (5) (%)
1984	13,4	3,3	9,9	26,6
1985	12,5	3,3	10,2	26,0
1986	12,2	3,4	8,9	24,5
1987	11,3	3,3	9,1	23,7
1988	11,0	3,3	10,0	24,3

L'examen du tableau 13 fait ressortir que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté, en 1988, un pourcentage des primes souscrites plus élevé qu'en 1987. Le total de ces frais se situe à 24,3% des primes souscrites en 1988.

Ce résultat provient d'une augmentation appréciable des frais d'administration en proportion des primes, puisque les commissions, toujours en pourcentage des primes, ont même légèrement diminué en 1988. Il y a lieu de préciser que la baisse observée en 1988 ainsi qu'en 1987 dans le niveau des commissions provient principalement de l'augmentation de la part de marché des assureurs opérant sans l'intermédiaire d'un courtier.

---

* N'inclut pas la taxe de vente provinciale de 5% applicable à l'assurance automobile.

Les analyses effectuées en regard des modifications apportées par les assureurs à leurs manuels de tarifs permettent de s'attendre à ce que les frais d'exploitation diminuent légèrement en 1989, sans modifier substantiellement, toutefois, la proportion qu'ils accaparent des primes souscrites.

Une estimation du niveau des frais d'exploitation pour l'année 1989 a dû être faite car, comme il est mentionné précédemment, les plus récentes données disponibles à cet égard sont celles de 1988. C'est ainsi que l'hypothèse a été posée que ces frais représenteront 24,0% des primes souscrites en 1989, par rapport à 24,3% en 1988. Cela équivaut à assumer que 24,0 cents par dollar de prime souscrite seront nécessaires pour couvrir les frais d'exploitation.

3.3 LES RÉSULTATS DES OPÉRATIONS D'ASSURANCE

C'est à partir des données sur les primes présentées à la section 3.1 et de celles sur les sinistres et sur les frais d'exploitation de la section 3.2 que peuvent être évalués les résultats sur les opérations en assurance automobile au Québec. En effet, c'est en mettant en relief les résultats des primes (les revenus) et ceux des sinistres et des frais d'exploitation (les coûts) qu'un aperçu de la rentabilité des opérations d'assurance est obtenu.

Le graphique 2 compare l'évolution, au cours des derniers semestres, du coût des sinistres par véhicule assuré et de la prime brute moyenne pour chacune des principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme. Les données pour la prime brute moyenne sont celles qui ont été présentées au tableau 11 de la section 3.1, tandis que celles ayant trait au coût des sinistres par véhicule assuré figurent au tableau 12 de la section 3.2.

Une troisième série de données apparait au graphique pour chacune des garanties et représente le coût "brut" des sinistres par véhicule assuré. Il s'agit du coût des sinistres par véhicule assuré auquel sont ajoutés les frais d'exploitation. Il est nécessaire d'effectuer la comparaison de la prime brute moyenne avec le coût "brut" des sinistres par véhicule assuré, puisque les données de primes compilées par le G.A.A. incluent les frais d'exploitation, alors que celles ayant trait au coût ne comprennent pas les frais d'exploitation.

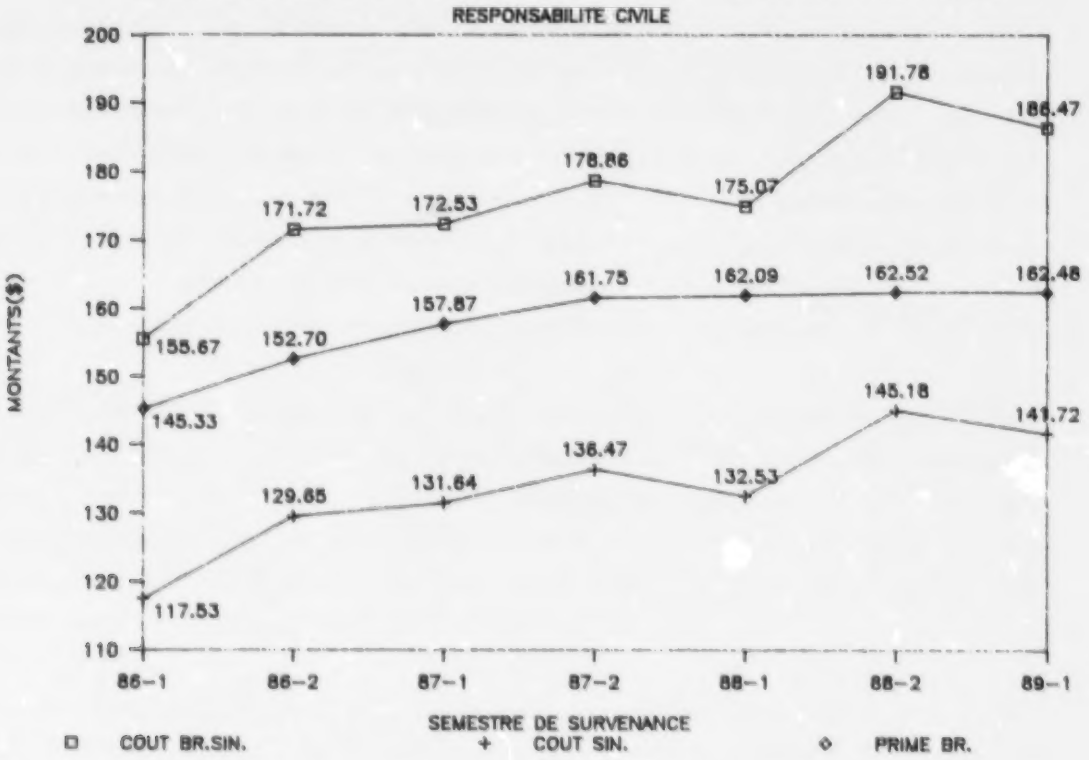
L'examen du graphique 2 pour chacune des couvertures permet de constater que le coût brut des sinistres par véhicule assuré a toujours été supérieur à la prime brute moyenne pour la garantie de responsabilité civile et celle d'accident sans collision ni versement et ce, pour tous les semestres de la période de référence. La situation est presque identique en ce qui concerne la garantie de collision, sauf pour le premier semestre de 1987 et celui de 1986, quoique les deux montants soient à peu près les mêmes dans ce dernier cas.

Les données du premier semestre de 1989 pour chacune des couvertures montrent qu'un écart important existe entre la prime brute moyenne et le coût brut des sinistres par véhicule assuré. L'écart le plus important se retrouve au niveau de la garantie de responsabilité civile où la prime brute moyenne de 162,48 $ est d'environ 13% inférieure au coût brut par véhicule, qui est de 186,47 $. Les écarts pour la garantie de collision et celle d'accident sans collision ni versement sont respectivement de 3,8% et de 11,7%.

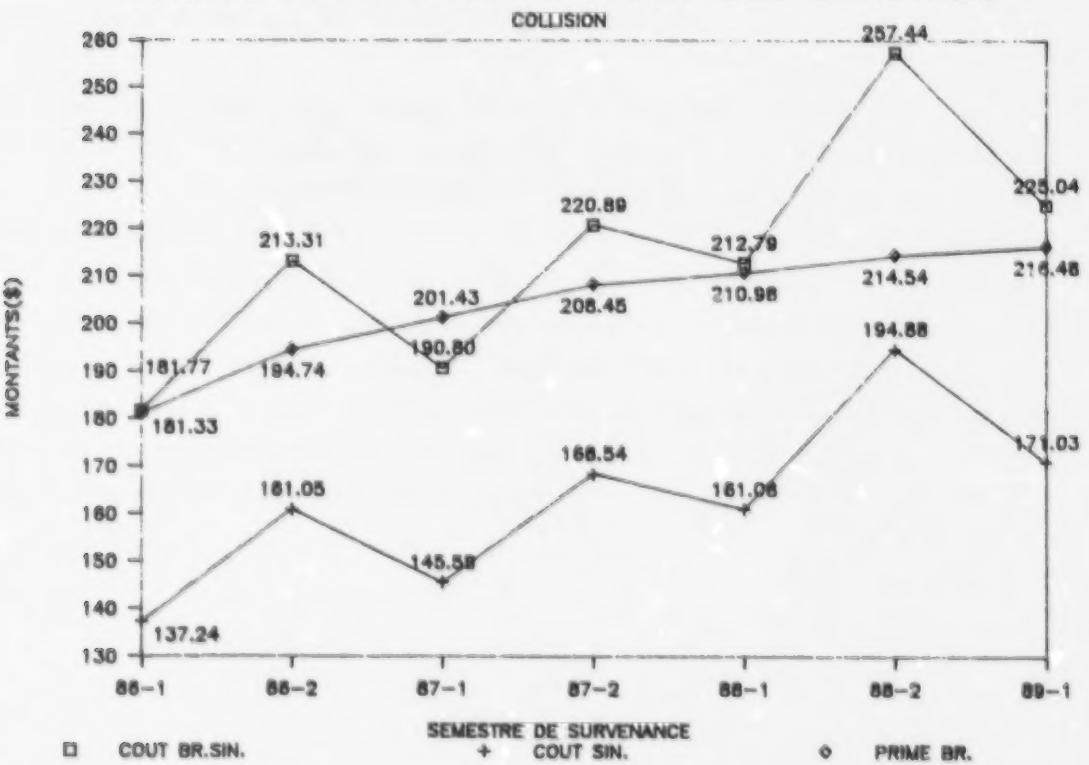
De tels résultats sont significatifs: un assureur qui exige des primes inférieures à ce qu'il lui en coûte pour régler ses sinistres et payer ses frais d'exploitation se retrouve inévitablement en situation de perte "technique" ou perte d'opération d'assurance.

GRAPHIQUE 2

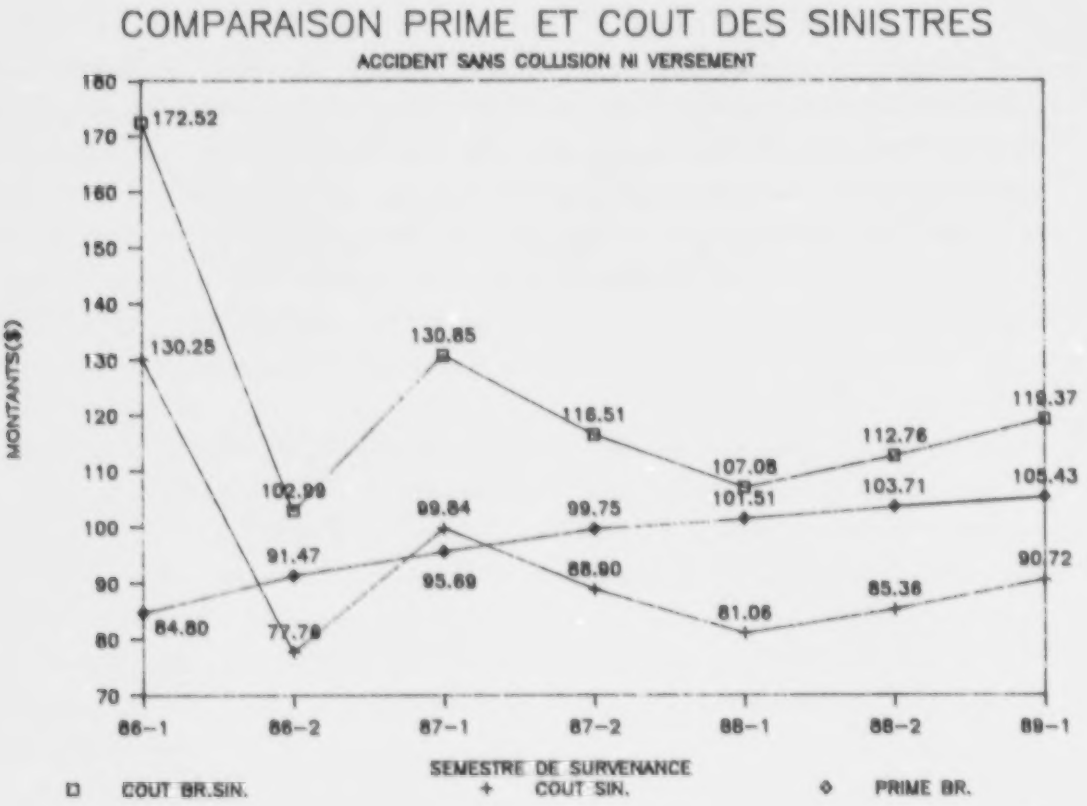
COMPARAISON PRIME ET COUT DES SINISTRES



COMPARAISON PRIME ET COUT DES SINISTRES



GRAPHIQUE 2 (suite)



Les résultats qui viennent d'être présentés en termes de moyennes, soit la prime brute moyenne et le coût brut des sinistres par véhicule assuré, laissent donc voir que le premier semestre de 1989 s'est soldé par une perte technique, du moins en ce qui a trait aux trois garanties principales d'assurance des voitures de tourisme. Il est maintenant de mise d'analyser les résultats globaux, en dollars, pour l'ensemble de l'année 1989, non seulement pour les voitures de tourisme, mais pour l'ensemble des catégories d'assurance automobile souscrites au Québec.

Le tableau 14 présente les résultats des opérations en assurance automobile au Québec en 1989 et, à titre comparatif, ceux des années précédentes. Les résultats sont présentés séparément pour les voitures de tourisme, la principale constituante de l'assurance automobile, et les autres types de véhicules assurés, tels les véhicules utilitaires, les camions et ceux des agriculteurs.

Le graphique 3 illustre, sous forme d'histogramme, une partie des résultats du tableau 14. Il s'agit du "total", soit l'ensemble de toutes les catégories de l'assurance automobile. Les résultats des primes acquises, des sinistres, des frais d'exploitation et des profits (ou pertes) y sont présentés pour chacune des cinq dernières années.

Il faut tout d'abord mentionner, avant d'entreprendre l'analyse, que les résultats des opérations de l'année 1989 présentés au tableau 14 puis au graphique 3 sont en partie estimatifs car, au moment de la production du présent rapport, seules les données relatives aux primes et aux sinistres des six premiers mois de cette année étaient disponibles. L'estimation du niveau des primes et des sinistres de la seconde moitié de 1989 a été effectuée à partir des tendances observées dans les manuels de tarifs ainsi que dans les plus récentes statistiques d'expérience, en se basant sur les hypothèses d'évolution dans les coûts qui ont été posées et qui seront explicitées au chapitre 4.

TABLEAU 14

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

(EN MILLIONS DE $)

	1985	1986	1987	1988	1989*	1985-1989
1. Primes souscrites						
- Voitures de tourisme	870	1023	1140	1221	1282	5536
- Autres véhicules	207	251	267	285	270	1280
- Total	1077	1274	1407	1506	1552	6816
2. Primes acquises						
- Voitures de tourisme	840	946	1085	1180	1250	5301
- Autres véhicules	189	231	258	279	281	1238
- Total	1029	1177	1343	1459	1531	6539
3. Sinistres**						
- Voitures de tourisme	747	836	906	984	1112	4585
- Autres véhicules	156	165	172	182	217	892
- Total	903	1001	1078	1166	1329	5477
4. Frais d'exploitation***						
- Voitures de tourisme	226	251	270	295	308	1350
- Autres véhicules	54	61	63	69	65	312
- Total	280	312	333	364	373	1662
5. Profit (Perte)****						
- Voitures de tourisme	-133	-141	-91	-99	-170	-634
- Autres véhicules	-21	5	23	28	-1	34
- Total	-154	-136	-68	-71	-171	-600
6. Ratio de (5) sur (2)						
- Voitures de tourisme	-16	-15	-8	-8	-14	-12
- Autres véhicules	-11	2	9	10	0	3
- Total	-15	-12	-5	-5	-11	-9

---

* Les résultats de l'année 1989 sont estimatifs.

** Incluant tous les frais de règlement des sinistres.

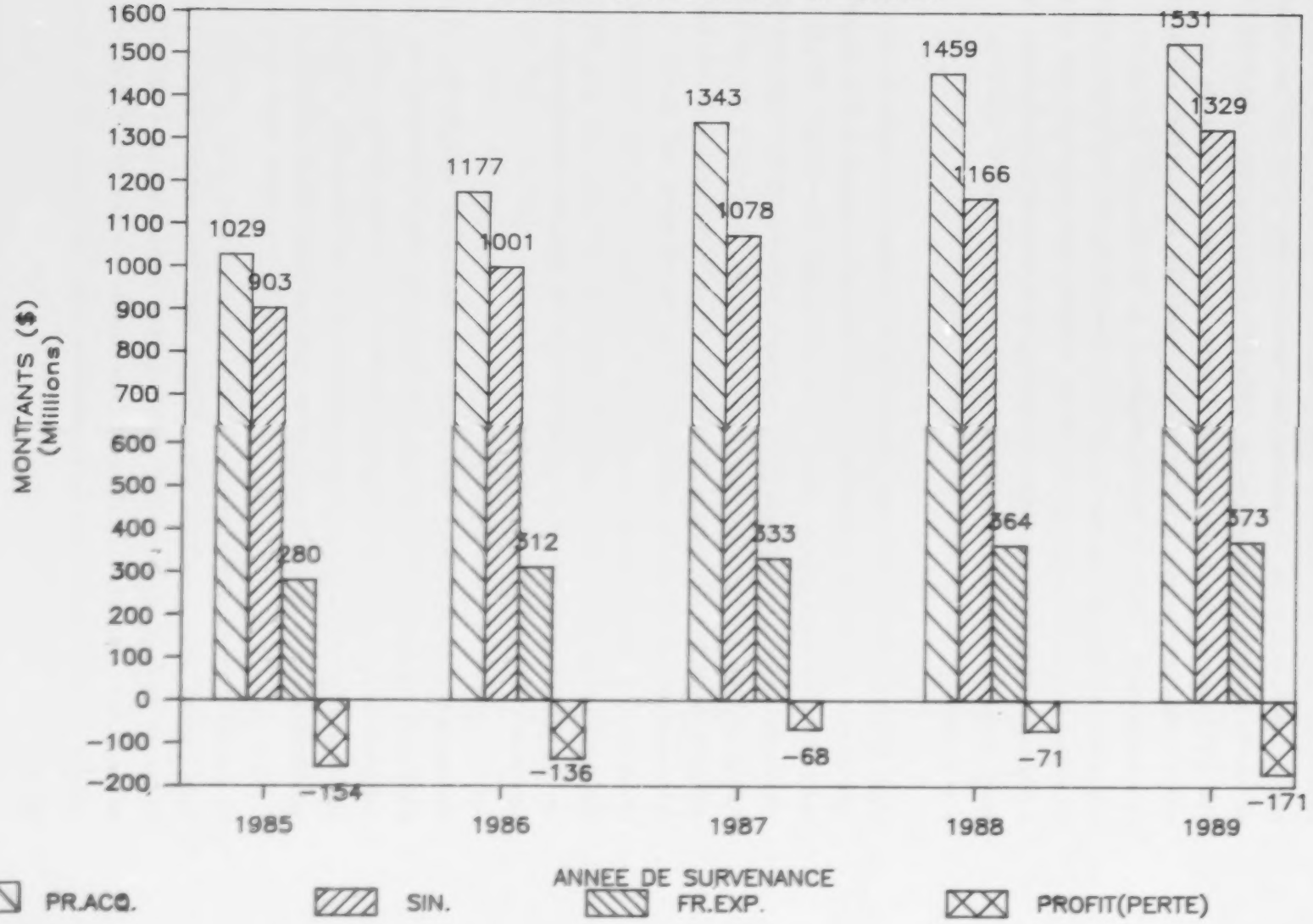
*** Col. 5 du tableau 13 multipliée par les primes souscrites, en (1). Pour 1989, estimation présentée à la section 3.2.

**** Profit (Perte) d'exploitation avant les revenus de placements, les impôts et autres postes extraordinaires.

GRAPHIQUE 3

RESULTATS DES OPERATIONS

EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC



Pour leur part, les frais d'exploitation ont été calculés en proportion des primes souscrites, à partir des montants déclarés par les assureurs en vertu du Plan statistique du Québec. La proportion ainsi déclarée a été appliquée de façon uniforme à l'assurance des voitures de tourisme et à celle des autres types de véhicules même si, en réalité, cette proportion peut varier selon les catégories de l'assurance automobile. Les assureurs ne détaillent pas aussi précisément leurs frais d'exploitation en vertu du Plan statistique. Il est à noter que la proportion appliquée à l'année 1989 a été estimée, comme il est mentionné précédemment, car la plus récente déclaration des assureurs en ce qui a trait aux frais d'exploitation porte sur l'année 1988.

Le premier constat qui doit être fait à l'examen du tableau 14 est que les assureurs devraient encourir des pertes d'exploitation dans leurs opérations en assurance automobile au Québec en 1989. L'estimation obtenue est à l'effet que ces pertes, beaucoup plus importantes que celles subies en 1987 et 1988, se chiffreront à environ 171 millions de dollars, soit 11% des primes acquises. C'est l'assurance des voitures de tourisme avec des pertes de 170 millions de dollars qui donne lieu à ce résultat. L'assurance de l'ensemble des autres types de véhicules affiche une perte de l'ordre de 1 million de dollars, ce qui signifie à toutes fins utiles que les primes acquises auront été équivalentes aux dépenses.

En analysant l'évolution au cours des dernières années des résultats présentés au tableau 14, il faut se rappeler, comme il a été vu dans les rapports précédents sur la tarification, que les assureurs affichèrent en 1984 un léger profit d'opération, en dépit du fait qu'ils aient réduit les tarifs cette année-là malgré une hausse importante des coûts.

La hausse du coût des sinistres s'est poursuivie en 1985 et fut également accompagnée d'un mouvement à la baisse dans les tarifs jusqu'à l'automne de cette même année. C'est ainsi qu'une augmentation d'environ 25% du montant des sinistres, jumelée à une faible hausse de 2% des primes acquises, a contribué à une détérioration très importante de la rentabilité

en 1985. En fait, cette année-là, les assureurs ont encouru des pertes de l'ordre de 15% des primes acquises, représentant un déboursé de 1,15 $ en sinistres et frais d'exploitation par dollar de prime acquise.

La hausse du niveau des tarifs qui a débuté à l'automne de 1985 s'est poursuivie en 1986 et, jumelée à l'augmentation du volume d'assurance, a contribué à hausser les primes souscrites de façon substantielle, soit d'environ 18%. Quant aux primes acquises, elles reflètent avec un certain décalage l'évolution des primes souscrites. L'augmentation en a donc été quelque peu inférieure, mais elle aussi substantielle, soit de l'ordre de 14%.

Le tableau 14 permet de constater que cette hausse importante des primes acquises en 1986 a permis aux assureurs d'améliorer quelque peu la rentabilité de leurs affaires par rapport à 1985, les pertes passant d'un pourcentage des primes acquises de 15% en 1985 à 12% en 1986. Ce résultat découle en fait d'une augmentation moindre dans le coût total des sinistres que dans le montant des primes acquises, ces premiers n'ayant été en hausse cette année-là que de 11% malgré la survenance d'une importante tempête de grêle.

En 1987, l'augmentation des primes souscrites a été plus faible qu'en 1986 mais, dans l'ensemble, le scénario ressemble beaucoup à ce qui s'est produit en 1986: hausse assez substantielle des primes acquises et augmentation plus faible du montant des sinistres. Cette hausse des primes acquises était due en partie à la forte augmentation des primes souscrites en 1986, compte tenu du décalage normal dans leur acquisition. L'augmentation plus modérée dans les sinistres, pour sa part, provenait de l'effet combiné d'une légère baisse dans leur fréquence et d'une hausse modérée du coût moyen par sinistre.

La rentabilité s'est donc beaucoup améliorée en 1987, le pourcentage des pertes par rapport aux primes acquises se retrouvant à 5%, comparativement à 12% en 1986.

En 1988, l'augmentation des primes souscrites a été plus faible que celles enregistrées au cours des deux années précédentes, se situant à 7%. Les primes acquises ont crû à un rythme à peu près équivalent à celui des sinistres, soit d'environ 9% et 8% respectivement. La hausse des primes souscrites provenait d'une légère augmentation dans les tarifs, tandis que celle des sinistres était principalement due à une augmentation du coût moyen par sinistre. Cela a entrainé une perte technique équivalente à celle enregistrée en 1987, soit de l'ordre de 5% des primes acquises.

Pour 1989, l'augmentation des primes souscrites aura été beaucoup plus faible que celles des années précédentes; en fait, elle se situera à environ 3%. De plus, les primes acquises auront connu une hausse plutôt modérée, de l'ordre de 5%. Il est utile de rappeler ici que le montant total des primes acquises (1 531 milliard $) au 31 décembre 1989, présenté au tableau 14, provient en partie des primes souscrites en 1988 et en partie de celles souscrites en 1989. C'est ce qui explique que les primes acquises en 1989 auront augmenté un peu plus que les primes souscrites pour cette même année.

Là où le bât blesse, c'est dans la hausse attendue des sinistres. En effet, si les projections se réalisent, le montant total des sinistres aura augmenté d'environ 14% par rapport à l'année précédente. Cette augmentation proviendra d'une hausse du coût moyen par sinistre, la fréquence ayant pour sa part peu varié.

Voilà donc ce qui explique le ratio des pertes d'exploitation sur les primes acquises de 11% pour 1989, figurant au tableau 14. Il est facile de concevoir qu'une augmentation des sinistres de l'ordre de 14%, jumelée à une hausse des primes acquises d'à peine 5%, produise un tel résultat.

Il y a lieu de souligner que le résultat attendu de 11% correspond à un rapport des sinistres et frais de règlement aux primes acquises de 87% qui, ajouté aux frais d'exploitation, produit un ratio total d'exploitation de 111% des primes acquises. De plus, ce résultat marque une détérioration importante comparativement à ceux des deux années précédentes.

Le tableau 14 démontre aussi les résultats obtenus pour les cinq dernières années combinées. Ceci permet de constater que, pour la période allant de 1985 à 1989, les assureurs ont encouru une dépense moyenne de 1,09 $ en sinistres et frais d'exploitation pour chaque dollar de prime acquise. Il faut préciser ici que ce résultat est dû à l'assurance des voitures de tourisme, puisque l'assurance des autres types de véhicules a même affiché un léger profit au cours de cette période. Enfin, il y a lieu de mentionner qu'un rapport des sinistres et des frais de règlement sur les primes acquises de 84% sous-tend ce résultat et que, en y ajoutant les frais d'exploitation, un ratio total d'exploitation de 109% relativement aux primes acquises est obtenu.

Il est important de souligner que les résultats qui ont été analysés dans la présente section ne reflètent pas complètement la rentabilité des opérations en assurance automobile. Ils ne tiennent pas compte des revenus de placements que les assureurs réalisent sur les primes encaissées avant que ces dernières soient requises pour couvrir les déboursés. Ils ne tiennent pas compte non plus de l'impôt ni des opérations de réassurance. L'impôt aura généralement tendance à diminuer la rentabilité des assureurs mais, lors d'années de pertes techniques importantes, pourra amenuiser leur effet par le biais de récupérations. La réassurance cédée a comme objet principal de protéger les assureurs contre des variations trop importantes de leur expérience en sinistres et ainsi de les préserver de fluctuations marquées dans leur rentabilité.

Il faut également noter, par ailleurs, que d'autres revenus de placements encore plus importants sont réalisés par les assureurs, soit ceux que rapportent chaque année leurs capitaux propres ou surplus. Ces revenus s'ajoutent aux profits ou aux pertes d'exploitation de l'assurance automobile et des autres catégories d'assurances générales dans lesquelles les assureurs font affaire. Ce sont ces revenus qui permettent d'éponger des pertes d'exploitation d'une certaine ampleur lorsqu'elles surviennent, comme celles de l'année 1989 en assurance automobile. C'est pourquoi la rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec aura

été, en définitive, meilleure que celle obtenue pour chacune des années présentées au tableau 14, s'il est tenu compte de tous les facteurs qui viennent d'être décrits.

Enfin, il y a lieu de préciser que les résultats qui viennent d'être analysés sont ceux de l'ensemble des opérations en assurance automobile au Québec, donc représentatifs de l'expérience de l'ensemble des assureurs. La rentabilité des opérations de chaque assureur aura varié, évidemment, en fonction des particularités de sa propre expérience.

3.4 LA RENTABILITÉ PAR TYPE DE VÉHICULES

L'analyse de la rentabilité effectuée à la section 3.3 portait sur l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec. Des résultats ont été présentés pour l'année 1989 et les années précédentes et ce, de façon distincte pour l'assurance des voitures de tourisme et pour celle de tous les autres types de véhicules regroupés. L'assurance des voitures de tourisme a fait l'objet d'une attention particulière, car elle représente plus de 80% des primes souscrites annuellement.

Bien que la proportion des primes souscrites annuellement pour tous les autres types de véhicules représente moins de 20% du total, il apparait néanmoins intéressant d'examiner de plus près les résultats de ces autres catégories de l'assurance automobile au cours des dernières années.

L'évolution des résultats d'expérience de ces catégories au cours d'une période donnée peut être analysée afin de faire ressortir les variations que chacune d'entre elles a connues au cours de cette période. Il est alors également possible d'effectuer une comparaison entre les catégories. Enfin, cela permet d'obtenir une indication quant à la rentabilité de l'assurance pour chaque type de véhicules.

Les résultats d'expérience de la plupart des autres catégories de l'assurance automobile seront analysés dans cette section. Les données statistiques les plus récentes qui sont disponibles pour ce faire ont trait à l'année 1988, soit la dernière année complète pour laquelle le G.A.A. a publié un rapport statistique portant sur l'ensemble des autres catégories.

Le tableau 15 présente la proportion des primes souscrites au Québec pour toutes les catégories de l'assurance automobile pour l'année 1988 et pour l'ensemble de la période de cinq ans s'échelonnant de 1984 à 1988. Des termes génériques y ont été utilisés pour définir les différentes catégories. Cela répond à un besoin de simplicité et reflète également le fait que des regroupements ont dû être effectués dans certains cas pour pallier à une faible proportion des primes souscrites.

TABLEAU 15

PROPORTION DES PRIMES SOUSCRITES AU QUÉBEC
SELON LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

CATÉGORIE	1988 (%)	1984 - 1988 (%)
Voitures de tourisme	81,8	81,5
Véhicules utilitaires	8,8	8,6
Camions	2,7	2,7
Garages	2,5	2,5
Motocyclettes	1,3	1,7
Agriculteurs	0,7	0,8
Taxis et limousines	0,7	0,7
Autobus	0,4	0,4
Motoneiges	0,2	0,2
Autres véhicules publics	0,2	0,2
Corbillards et ambulances	0,1	0,1
Autres	0,6	0,6
Total	100,0	100,0

L'examen du tableau 15 permet de constater que les proportions des primes souscrites dans chaque catégorie se rapportant à l'année 1988 ne diffèrent pas de façon significative de celles correspondant à la moyenne de la période de cinq ans.

Il est à noter qu'il n'y a que cinq catégories pour lesquelles la proportion des primes souscrites est supérieure à 1%. Deux catégories supplémentaires se rajoutent à ce constat si le pourcentage est réduit à un demi de 1%. Ainsi, pour des fins de crédibilité ou de fiabilité statistique, seuls les résultats d'expérience des catégories représentant au moins cette dernière proportion du marché seront analysés. Les données relatives à la catégorie des "Voitures de tourisme" seront présentées à titre de référence.

Le rapport des sinistres et des frais de règlement sur les primes acquises par catégorie d'assurance automobile, pour une année donnée, fournit une bonne indication des résultats totaux d'exploitation par catégorie. En effet, d'une part, le coût des sinistres représente la principale composante des déboursés d'un assureur et, d'autre part, les frais d'exploitation en pourcentage des primes pour l'ensemble des assureurs faisant affaire dans une catégorie ne varient pas significativement, en moyenne, par catégorie, sauf pour celle des "Taxis et limousines". Les quelques assureurs qui souscrivent ce type de véhicules, principalement des assureurs utilisant la souscription directe, ont, en moyenne, un niveau de frais d'exploitation beaucoup plus bas que celui de l'ensemble des assureurs.

Le tableau 16 illustre les rapports des sinistres et des frais de règlement sur les primes acquises au cours des dernières années pour les catégories d'assurance qui satisfont au critère établi précédemment en utilisant les plus récentes données disponibles pour l'ensemble des catégories.

TABLEAU 16

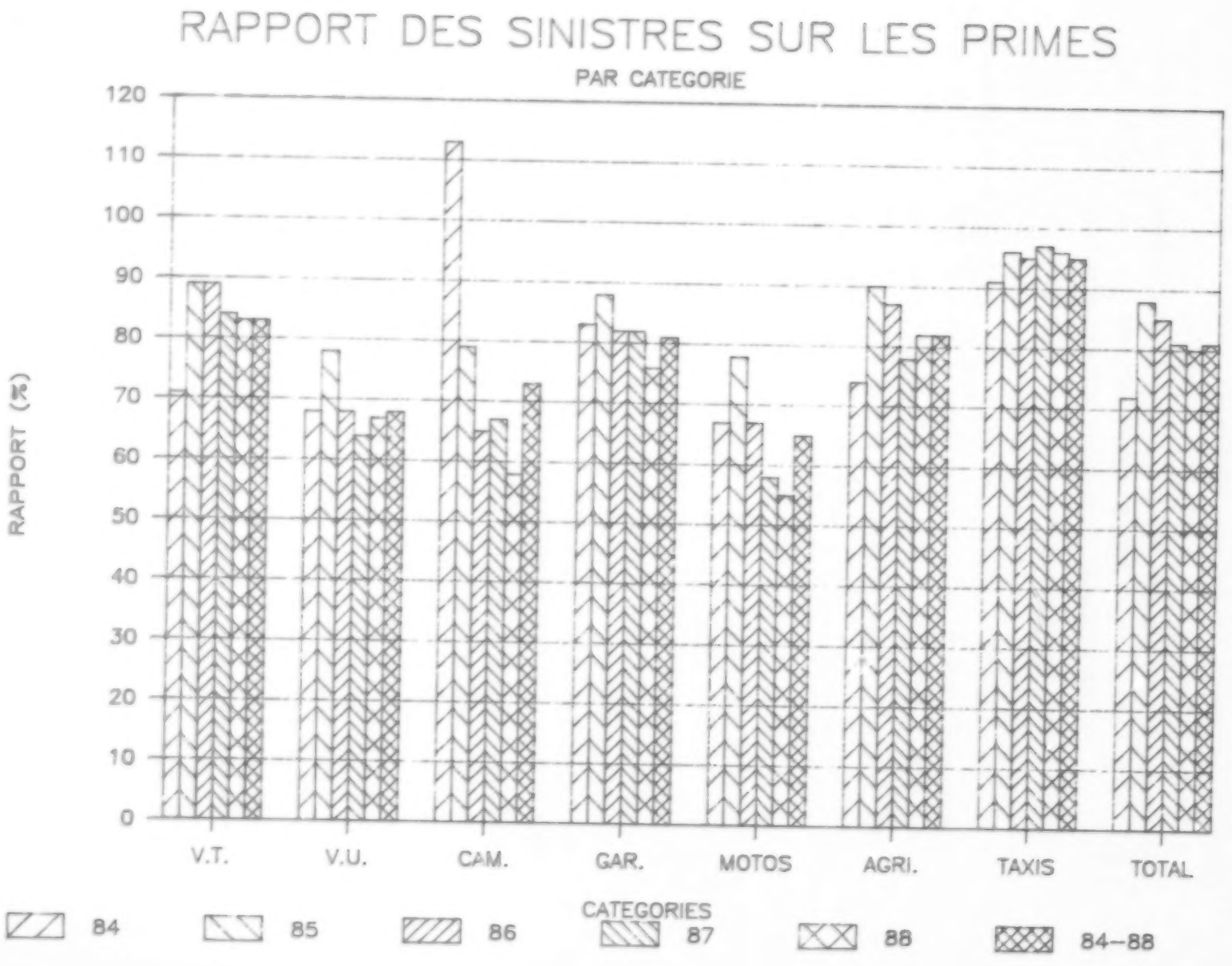
RAPPORT DES SINISTRES ET FRAIS DE REGLEMENT SUR LES PRIMES ACQUISES PAR CATÉGORIE D'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

CATÉGORIE	1984	1985	1986	1987	1988	1984 - 1988
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Voitures de tourisme	71	89	89	84	83	83
Véhicules utilitaires	68	78	68	64	67	68
Camions	113	79	65	67	58	73
Garages	83	88	82	82	76	81
Motocyclettes	67	78	67	58	55	65
Agriculteurs	74	90	87	78	82	82
Taxis et limousines	91	96	95	97	96	95
Total (incluant toutes les autres catégories)	72	88	85	81	80	81

Le graphique 4 reprend, sous forme d'histogramme, les données du tableau 16. Il est intéressant de visualiser sous cet aspect les rapports des sinistres aux primes par catégorie au cours des dernières années. Les lignes horizontales apparaissant au graphique permettent de mieux situer les différences entre les catégories ainsi que les variations dans le temps, à l'intérieur d'une même catégorie.

Certaines constatations ressortent de l'analyse du tableau et du graphique. Tout d'abord, il est intéressant de souligner que la catégorie "Motocyclettes" a affiché le meilleur rapport des sinistres sur les primes pour l'année 1988. Le ratio obtenu de 55% est beaucoup plus bas que ceux des autres catégories, sauf pour la catégorie "Camions" qui affiche un ratio de 58% pour 1988. Ces deux catégories se retrouvent donc, en 1988, bien en deçà de la moyenne pour toutes les catégories, qui est de 80%.

GRAPHIQUE 4


RAPPORT DES SINISTRES SUR LES PRIMES
PAR CATEGORIE
RAPPORT (%)
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
V.T.
V.U.
CAM.
GAR.
MOTOS
AGRI.
TAXIS
TOTAL
CATEGORIES
84
85
86
87
88
84-88

Pour la période de cinq ans, le taux de sinistres de 65% encouru par la catégorie "Motocyclettes" la place également au premier rang. Ce ratio se situe passablement en bas de la moyenne pour l'ensemble des catégories, laquelle est de 81%. Il est à noter que les "Véhicules utilitaires" ont également connu d'assez bons résultats tant pour la période de cinq ans que pour l'année 1988, ce qui les place au second rang derrière les "Motocyclettes".

Il est également intéressant de constater que la catégorie "Taxis et limousines" est celle qui a connu le rapport sinistres/primes le plus élevé à chacune des années depuis 1985, tout comme pour la période de cinq ans. Il faut cependant préciser, comme il est mentionné précédemment, que les frais d'exploitation des assureurs qui souscrivent dans cette catégorie sont plus bas que ceux de l'ensemble des assureurs.

Les rapports des sinistres et des frais de règlement sur les primes acquises pour les diverses catégories ont donc varié passablement en 1988, soit de 55% pour les "Motocyclettes" à 96% pour la catégorie des "Taxis et limousines". C'est une constatation qui démontre quelle ampleur peut avoir la variation dans les résultats d'expérience d'une catégorie à l'autre pour une année donnée.

La variation dans les résultats est également très importante pour certaines catégories à l'intérieur de la période de 1984 à 1988. Ce fait est assez remarquable pour la catégorie des "Camions" pour laquelle les rapports des sinistres sur les primes ont varié de 58% à 113% durant cette période. Les rapports ont également varié passablement pour les "Motocyclettes" et les "Agriculteurs", sans oublier la catégorie des "Voitures de tourisme", qui est toutefois présentée à titre indicatif. Enfin, il est intéressant de mentionner que la variation a été plus modérée pour les catégories "Garages" et "Taxis et limousines" au cours de la période de référence.

Les résultats moyens sur cinq ans, pour leur part, montrent une variation moindre entre les catégories que celle constatée par catégorie à l'intérieur d'une année, quoique cette variation soit tout de même assez importante. Le meilleur rapport moyen des sinistres et des frais de règlement sur les primes acquises pour la période de 1984 à 1988 est celui de la catégorie des "Motocyclettes" et se situe à 65%, comme il est mentionné précédemment. Le pire appartient à la catégorie "Taxis et limousines" et atteint 95%. Exception faite de cette dernière catégorie, toutefois, le rapport le plus élevé est celui qu'a connu la catégorie "Agriculteurs", laquelle affiche un ratio de 82%.

Il serait intéressant de jumeler aux résultats des sinistres ceux des frais d'exploitation par catégorie d'assurance automobile. Cela est cependant impossible car, comme il est mentionné dans le présent chapitre, les assureurs ne détaillent pas aussi précisément la déclaration de leurs frais d'exploitation en vertu du Plan statistique du Québec. Il est possible d'obtenir actuellement la moyenne des frais encourus par les assureurs faisant affaire dans une catégorie donnée plutôt que le niveau des frais se rattachant spécifiquement à une catégorie.

En appliquant uniformément aux rapports des sinistres et des frais de règlement sur les primes acquises obtenus par catégorie pour la période de 1984 à 1988, le niveau moyen des frais d'exploitation pour toutes les catégories combinées au cours de cette période, une estimation des résultats totaux d'exploitation par catégorie est obtenue. Malgré qu'il puisse y avoir des différences dans le niveau des frais par catégorie, cela ne devrait pas affecter de façon significative les conclusions relatives à la rentabilité des diverses catégories, exclusion faite de celle des "Taxis et limousines" qui peut comporter des frais moins élevés.

Le niveau moyen des frais d'exploitation en assurance automobile encourus par les assureurs au cours de la période de 1984 à 1988 se situe à 24,9% des primes souscrites pour ces cinq années. Ce pourcentage moyen a été obtenu en pondérant par les primes souscrites, telles qu'elles figurent

dans le "Rapport statistique sur l'assurance automobile" du G.A.A., la proportion des frais d'exploitation illustrée au tableau 13 pour chacune de ces années.

Ainsi, cela signifie que toutes les catégories affichant des rapports des sinistres et des frais de règlement en fonction des primes acquises de moins de 75,1% (100% - 24,9%) ont été rentables pour les assureurs au cours de la période de cinq ans. En jumelant les frais d'exploitation aux résultats du tableau 16, il est possible de constater que les catégories "Véhicules utilitaires", "Camions" et "Motocyclettes" ont dégagé des profits techniques pour les assureurs durant cette période.

Il faut cependant préciser encore ici que ce constat ne tient pas compte des revenus de placements que les assureurs réalisent sur les entrées de primes, pas plus que de l'aspect réassurance et d'autres considérations qui pourraient améliorer ou affecter la situation. Ainsi, le niveau de rentabilité atteint par toutes les catégories devrait être supérieur à celui présenté à cette section s'il est tenu compte des éléments précités.

Il y a lieu de préciser, en terminant, que les résultats par type de véhicules ont trait à l'ensemble des assureurs faisant affaire dans chaque catégorie. La rentabilité des opérations de chaque assureur par catégorie aura varié, bien sûr, en fonction des particularités de sa propre expérience et de son niveau de frais d'exploitation.

Le chapitre 4, qui suit, porte sur l'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de l'année 1989. Pour ce faire, le niveau moyen des primes sera comparé à l'estimation des coûts pour les polices qui seront émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Cette évaluation prospective permettra d'expliquer en partie les résultats d'opération de 1989, mais également de dégager les perspectives pour 1990.

CHAPITRE 4

LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUÉE A LA FIN DE 1989

L'étude du fondement de la tarification en assurance automobile consiste à vérifier les bases mêmes de cette tarification, c'est-à-dire à comparer le niveau des primes à celui des coûts de l'assurance.

Pour ce faire, le niveau des primes exigées par les assureurs selon leur tarification en vigueur à la fin de 1989 sera d'abord évalué, puis comparé à celui des primes exigées à la fin de 1988. Ceci permettra, d'une part, d'analyser l'évolution des primes moyennes exigées au cours de 1989 et de faire ressortir, d'autre part, les écarts dans les primes entre les assureurs. Enfin, l'évolution des coûts de l'assurance automobile au Québec sera ensuite analysée à partir de l'expérience des derniers semestres, afin d'évaluer les coûts futurs.

L'analyse du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1989 fera l'objet de la dernière partie du chapitre. Le niveau moyen des primes exigées sera alors comparé à l'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation des polices qui seront émises en vertu de cette tarification.

Il convient de mentionner que l'analyse effectuée dans ce chapitre ne porte uniquement que sur la catégorie des voitures de tourisme. En effet, comme il a été noté au chapitre 1, les affaires relatives à ce type de véhicules représentent plus de 80% des primes perçues en assurance automobile au Québec, et sont celles qui présentent le plus d'intérêt pour l'ensemble des conducteurs québécois.

4.1 L'ÉVOLUTION DU NIVEAU DES PRIMES

L'analyse de l'évolution du niveau des primes exigées par les assureurs est faite à partir de l'étude du dernier manuel de tarifs que chacun d'entre eux a déposé auprès de l'Inspecteur général des institutions financières et dont l'entrée en vigueur était au plus tard le 1er novembre 1989. L'hypothèse que ces tarifs demeureront en vigueur pour une période d'un an a été posée afin que l'argumentation demeure aussi simple que possible. Les conclusions ne s'en trouvent pas pour autant dénaturées.

L'évaluation de la prime moyenne de chaque assureur est effectuée en tenant compte des caractéristiques propres à la distribution de ses assurés. Cette distribution est déterminée à partir de ses plus récentes statistiques d'expérience. Des renseignements additionnels recueillis par l'Inspecteur général permettent, d'une part, de faire un rapprochement entre cette distribution et le manuel de tarifs utilisé et, d'autre part, de tenir compte de l'effet des rabais accordés sur la prime moyenne de cet assureur. La prime moyenne exigée pour l'ensemble de l'industrie est obtenue par une pondération de celle de chacun des assureurs en fonction de leur part de marché.

Les changements apportés par les assureurs à leur tarification de chacun des 20 territoires reconnus par le Plan statistique du Québec seront analysés par garantie ainsi que pour une couverture complète d'assurance.

4.1.1 Tarification par garantie et territoire

La comparaison des primes moyennes exigées par territoire selon les tarifs en vigueur au 1er novembre des deux dernières années est reproduite au tableau 17. Ce tableau présente les primes moyennes pour les garanties de responsabilité civile, de collision et d'accident sans collision ni versement, ainsi que pour une couverture complète d'assurance pour les voitures de tourisme.

Les résultats du tableau 17 démontrent que la prime moyenne exigée au Québec à la fin de 1989 pour une couverture complète d'assurance pour les voitures de tourisme est de 501 $. Les primes moyennes des garanties de responsabilité civile, de collision et d'accident sans collision ni versement, soit les trois composantes de la couverture complète, sont respectivement de 167 $, 225 $ et 109 $.

Ce niveau de prime moyenne pour une couverture complète représente une légère hausse d'environ 1% par rapport à la prime de 496 $ exigée en 1988. Il est bon de souligner que cette augmentation fait suite à une hausse en 1988 d'environ 6% par rapport à 1987 et à une autre hausse en 1987 d'environ 3% par rapport à 1986.

Les résultats du tableau 17 permettent aussi de constater que les primes moyennes exigées ont fluctué différemment d'un territoire à l'autre. Cette situation est due à l'effet d'une plus grande concurrence et/ou à des ajustements pour tenir compte des différences observées entre le niveau des primes et des coûts de certains de ces territoires.

Quoique la prime exigée pour la couverture complète pour l'ensemble du Québec ait connu une hausse de 1%, les primes de cinq des 20 territoires ont connu une baisse, celles de six autres sont demeurées au même niveau que l'an dernier, alors que neuf territoires ont connu des augmentations. Ces variations sont cependant relativement faibles. C'est ainsi que la plus forte augmentation, soit de 4%, se retrouve dans les territoires 804 et 802 représentant les régions de Montréal et de Hull respectivement, alors que la plus importante diminution, de l'ordre de 4%, se situe dans le territoire 850 représentant les Iles-de-la-Madeleine.

TABLEAU 17

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC PAR TERRITOIRE

VOITURES DE TOURISME

TERRITOIRES		RESPONSABILITÉ CIVILE 1988 $	1989 $	VARIATION* %	COLLISION 1988 $	1989 $	VARIATION* %
RÉGION DE MONTRÉAL	804	221	229	+4	277	286	+3
	821	185	184	-1	234	237	+1
	822	195	195	0	244	245	0
	823	178	182	+2	228	234	+3
	824	162	166	+2	215	219	+2
	825	179	183	+2	225	235	+4
RÉGION DE QUÉBEC	806	141	143	+1	180	177	-2
	826	135	134	-1	172	172	0
HULL	802	175	179	+2	214	224	+5
SUD DU QUÉBEC	807	131	130	-1	191	196	+3
	827	133	130	-2	189	193	+2
	815	136	134	-1	195	198	+2
N. DE MONTRÉAL/OUTAOUAIS	808	149	147	-1	214	221	+3
MAURICIE	828	139	133	-4	195	194	-1
GASPÉSIE/BAS-DU-FLEUVE/	842	143	137	-4	234	233	0
BEAUCE	843	128	123	-4	202	203	0
NORD DU QUÉBEC	829	163	158	-3	230	236	+3
CHICOUTIMI/LAC-ST-JEAN	860	162	158	-2	225	227	+1
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE	861	149	143	-4	237	237	0
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	185	172	-7	304	282	-7
ENSEMBLE DU QUÉBEC		167	167	0	222	225	+1

* Variation en pourcentage de la prime de 1989 par rapport à celle de 1988.

TABLEAU 17 (suite)

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC PAR TERRITOIRE

VOITURES DE TOURISME

TERRITOIRES		ASCNV*			COUVERTURE COMPLETE		
		1988	1989	VARIATION**	1988	1989	VARIATION**
		$	$	%	$	$	%
RÉGION DE MONTRÉAL	804	156	167	+7	654	681	+4
	821	131	132	+1	550	553	+1
	822	132	141	+7	571	580	+2
	823	122	128	+5	528	544	+3
	824	105	104	-1	482	489	+1
	825	123	125	+2	527	544	+3
RÉGION DE QUÉBEC	806	81	82	+1	402	401	0
	826	77	77	0	384	383	0
HULL	802	106	110	+4	495	513	+4
SUD DU QUÉBEC	807	72	73	+1	394	398	+1
	827	74	74	0	396	397	0
	815	74	74	0	405	407	0
N. DE MONTRÉAL/OUTAOUAIS	808	84	86	+2	447	454	+2
MAURICIE	828	76	76	0	410	403	-2
GASPÉSIE/BAS-DU-FLEUVE/	842	83	79	-5	460	449	-2
BEAUCE	843	72	70	-3	402	396	-1
NORD DU QUÉBEC	829	119	118	-1	512	512	0
CHICOUTIMI/LAC-ST-JEAN	860	115	116	+1	502	501	0
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE	861	128	130	+2	514	511	-1
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	115	123	+7	604	577	-4
ENSEMBLE DU QUÉBEC		107	109	+2	496	501	+1

* Accident sans collision ni versement.

** Variation en pourcentage de la prime de 1989 par rapport à celle de 1988.

Les variations observées au tableau 17 pour la garantie de responsabilité civile sont, dans la majorité des cas, légèrement différentes de celles observées pour la couverture complète. C'est ainsi, par exemple, que la prime de la garantie de responsabilité civile du territoire 808 a diminué de 1%, alors que celle pour une couverture complète a augmenté de 2%. La prime du territoire 824 a pour sa part augmenté de 2% en responsabilité civile, alors que celle de la couverture complète a augmenté de 1%.

Une telle situation reflète, du moins en partie, le fait qu'à l'intérieur d'un même territoire, le coût des sinistres de chacune des garanties ne connait pas nécessairement la même évolution. La recrudescence de vols d'automobiles survenus dans la région de Montréal en 1988 est un exemple de cette évolution différente, à l'intérieur d'un même territoire, des coûts de la garantie d'accident sans collision ni versement par rapport aux deux autres garanties. C'est ainsi que la prime de responsabilité civile du territoire 804 a augmenté de 4%, celle de collision de 3% et celle d'accident sans collision ni versement de 7% en 1989.

Les primes moyennes des assureurs et les résultats d'expérience de chaque territoire sont comparés afin de constater si les assureurs exigeaient de leurs assurés des tarifs qui correspondaient à l'expérience propre de ces territoires. Les résultats de ces comparaisons sont présentés au tableau 18.

TABLEAU 18

COMPARAISON ENTRE LES COUTS MOYENS ESTIMÉS PAR LES ASSUREURS ET LES COUTS MOYENS RÉALISÉS POUR UNE COUVERTURE COMPLETE AU QUÉBEC PAR TERRITOIRE

VOITURES DE TOURISME

1988

TERRITOIRES		C.M.E.* $	C.M.R.** $	VARIATION %
RÉGION DE MONTRÉAL	804	469	518	- 9
	821	409	368	+11
	822	433	384	+13
	823	399	351	+14
	824	352	352	0
	825	399	396	+ 1
RÉGION DE QUÉBEC	806	305	321	- 5
	826	281	281	0
HULL	802	371	351	+ 6
SUD DU QUÉBEC	807	286	299	- 4
	827	281	279	+ 1
	815	303	309	- 2
N. DE MONTRÉAL/OUTAOUAIS	808	330	354	- 7
MAURICIE	828	281	256	+10
GASPÉSIE/BAS-DU-FLEUVE/ BEAUCE	842	322	317	+ 2
	843	281	266	+ 6
NORD DU QUÉBEC	829	373	341	+ 9
CHICOUTIMI/LAC-ST-JEAN	860	356	362	- 2
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE	861	373	374	0
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	426	357	+19
ENSEMBLE DU QUÉBEC		362	362	

* Coûts moyens estimés.

** Coûts moyens réalisés.

Les données incluses dans le tableau 18 font référence à l'ensemble des assurés de chacune des 20 zones statistiques. Il a été conçu à partir des plus récentes données statistiques disponibles. Ainsi, les primes moyennes en 1988 sont présentées sous forme de coûts moyens estimés, alors que les coûts moyens des sinistres par véhicule assuré de 1988 représentent les coûts moyens réalisés. Ces coûts moyens estimés ont été déterminés en excluant la composante des frais d'exploitation aux primes moyennes. De plus, les coûts moyens réalisés ont été normalisés afin de les ramener au niveau des coûts moyens estimés pour l'ensemble du Québec. Ainsi, cela a pour effet de ne pas tenir compte du niveau de suffisance des primes.

Comme les résultats le démontrent, la répartition du niveau de primes par territoire, nonobstant la suffisance des tarifs de l'ensemble du Québec, ne suit pas nécessairement le niveau des coûts. Une partie des territoires supportant plus que leur part des coûts, soit les territoires 827, 828, 842, 843, 829 et 850, a subi en 1989 des variations de primes moins importantes que celles pour l'ensemble du Québec, telles que présentées au tableau 17. Un des trois territoires supportant leur juste part des coûts, soit le territoire 824, a subi une hausse de primes équivalente à celle de l'ensemble du Québec. Enfin, certains des territoires supportant moins que leur part des coûts, soit les territoires 804 et 808, ont subi une hausse de primes plus importante que la hausse des primes pour l'ensemble du Québec.

Il faut voir en cela une réaction des assureurs de mieux répartir, de façon relative, le niveau des primes avec celui des coûts. La concurrence, plus ou moins forte selon le territoire, que se livrent les assureurs, a aussi un impact sur l'évolution du niveau des primes.

Le tableau 17 indique que le niveau moyen des primes exigées par les assureurs a légèrement augmenté en 1989. Cette hausse observée dans les primes est cependant loin d'être uniforme; en effet, elle a

varié selon le territoire et les garanties souscrites, comme il a été mentionné précédemment, de même que selon l'assureur et le type d'assurés.

La légère hausse d'environ 1% du niveau des primes exigées pour une couverture complète dans l'ensemble du Québec est le résultat, d'une part, de l'augmentation des tarifs de base appliquée par les assureurs et de l'évolution du groupe moyen de tarification des véhicules assurés et, d'autre part, de l'impact plus grand des rabais offerts aux assurés.

En 1989, les rabais ont joué un rôle de premier plan quant à la stabilité de la prime moyenne exigée pour l'ensemble du Québec. En effet, les assureurs ont mis beaucoup d'emphase sur cet aspect de la tarification. Pour ce faire, les assureurs ont élargi les critères d'admissibilité afin d'atteindre un plus grand nombre d'assurés en plus d'augmenter le niveau de ces rabais.

4.1.2 Différences entre les assureurs

Le calcul de la prime moyenne exigée par chaque assureur a permis d'apprécier l'évolution du niveau des primes par garantie et territoire. Il permet également d'analyser les différences entre les assureurs.

Le tableau 19 montre la distribution des assureurs selon leur part de marché en fonction du niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs pour les années 1988 et 1989. Ces résultats sont présentés pour les trois principales garanties, soit celle de responsabilité civile, de collision et d'accident sans collision ni versement, ainsi que pour la couverture complète d'assurance des voitures de tourisme.

TABLEAU 19

DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGÉES PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

ÉCART PAR RAPPORT A LA MOYENNE (%)	RESPONSABILITÉ CIVILE TOUTES LIMITES		COLLISION TOUTES FRANCHISES		A.S.C.N.V.* TOUTES FRANCHISES		COUVERTURE COMPLETE TOUTES LIMITES TOUTES FRANCHISES	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
-20 et moins	0,8	1,0	0,5	0,5	16,1	17,2	0,6	0,6
-20 à -15	3,1	8,5	12,9	6,2	7,2	7,0	1,8	16,7
-15 à -10	35,1	35,4	4,2	25,0	11,1	8,8	30.9	5,4
-10 à - 5	9,0	8,9	22,7	8,3	3,9	5,8	12,0	26,0
- 5 à 0	7,7	3,6	17,7	15,6	15,5	4,2	8,5	5,4
0 à 5	17,2	13,2	11,9	11,9	13,9	17,3	20,3	5,1
5 à 10	10,5	9,1	12,6	11,5	1,6	15,7	7,5	18,2
10 à 15	5,9	0,7	2,0	10,4	8,6	7,2	3,1	8,4
15 et plus	10,7	19,5	15,5	10,6	22,1	16,8	15,4	14,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* Accident sans collision ni versement.

L'analyse de ces résultats permet d'observer, pour la couverture complète en 1989, une diminution de la concentration des primes des assureurs autour de la prime moyenne du Québec. En effet, la proportion des assureurs dont les primes moyennes exigées pour cette couverture se situent à l'intérieur d'un intervalle de ±5% de la prime moyenne de l'industrie est passée de 29% en 1988 à 11% en 1989.

Cette diminution de la concentration des primes des assureurs autour de la prime moyenne du Québec se retrouve dans chacune des trois garanties. En effet, la part de marché des assureurs dont les primes moyennes exigées se situent à l'intérieur d'un intervalle de ±5% de la prime moyenne de l'industrie est passée de 25% en 1988 à 17% en 1989 pour la garantie de responsabilité civile, de 30% à 28% pour la garantie de collision et enfin de 29% à 22% pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

Ces mouvements proviennent des changements apportés par les assureurs à leur tarification au cours de l'année. Ces changements résultent principalement d'ajustements entrainant des hausses dans les primes de base, d'une part, et des augmentations dans le niveau de rabais, d'autre part. L'effet global sur le niveau des primes a cependant été plutôt faible.

4.2 L'ESTIMATION DES COUTS DES SINISTRES ET DES FRAIS D'EXPLOITATION

L'évaluation du fondement de la tarification en assurance automobile représente l'analyse de la suffisance des primes exigées par rapport aux coûts qui surviendront en regard des polices émises relativement à cette tarification. La section précédente a traité du niveau des primes; les coûts de l'assurance seront maintenant analysés.

La tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1989 est entrée en vigueur en moyenne vers le milieu de l'année et l'hypothèse qu'elle restera en vigueur pendant un an a été posée. C'est donc dire, en prenant comme hypothèse supplémentaire que la souscription des risques et la survenance des sinistres suivent une distribution uniforme au cours de l'année, que ces derniers surviendront en moyenne un an après la date d'entrée en vigueur de la tarification. Le début de juillet 1990 devient ainsi la date de référence pour les projections qui seront effectuées.

L'estimation de ces coûts est basée sur les données statistiques d'expérience des assureurs recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec, décrites et analysées au chapitre précédent. L'analyse de ces données mène à l'établissement d'hypothèses quant aux coûts des sinistres et aux frais d'exploitation engendrés par les polices émises en vertu des tarifs en vigueur.

Ces hypothèses doivent considérer l'influence de facteurs d'ordre économique, social, climatique et autres sur l'évolution des coûts. Malgré qu'il soit difficile de déterminer exactement leurs effets, il est possible, dans la majorité des cas, d'évaluer leur influence de façon raisonnable.

Le tableau 12 du chapitre 3 illustre l'évolution des plus récentes statistiques relatives aux coûts des trois principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme.

Les projections seront d'abord présentées pour les garanties de responsabilité civile et de collision, en considérant séparément la fréquence et le coût moyen par sinistre. Cette procédure sera ensuite répétée pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

4.2.1 Fréquence des sinistres de responsabilité civile et de collision

L'analyse de la fréquence de ces deux garanties est effectuée dans une même section étant donné qu'elles suivent sensiblement les mêmes tendances au fil des ans.

La fréquence des sinistres des garanties de responsabilité civile et de collision a fluctué au cours des dernières années. Après avoir connu des hausses consécutives en 1984 et 1985, la fréquence des sinistres a par la suite présenté deux années successives de baisses, en 1986 et 1987. Cette tendance à la baisse s'est poursuivie en 1988 et au premier semestre de 1989 pour la garantie de responsabilité civile.

En ce qui concerne la garantie de collision, la tendance à la baisse est également présente pour les derniers semestres malgré la hausse du deuxième semestre de 1988 qui semble simplement répéter ce qui se produit d'année en année, c'est-à-dire une augmentation dans la fréquence des sinistres au deuxième semestre par rapport au premier semestre d'une même année.

Le premier semestre de 1989 a connu une relative stabilité du nombre d'accidents survenus sur les routes du Québec. Cette stabilité est démontrée par les statistiques d'accidents publiées par la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.). En tenant compte d'un accroissement du nombre de véhicules dans le parc automobile à un taux annuel d'environ 3%, il est intéressant de constater que les données du tableau 12 soutiennent ces faits en démontrant des baisses de la fréquence de sinistres de l'ordre de 2% pour la garantie de responsabilité civile et d'un peu moins de 0,5% pour la garantie de collision pour le premier semestre de 1989 par rapport au semestre correspondant de 1988.

Les données du Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.) ne sont pas encore disponibles pour le deuxième semestre de 1989 mais, comme il est mentionné au chapitre 3, le nombre d'accidents durant ce semestre devrait augmenter. Ainsi, en considérant l'augmentation prévue du nombre de véhicules sur la route, cela résultera en une stabilité de la fréquence des sinistres pour ce deuxième semestre.

Globalement, les données de la R.A.A.Q. disponibles jusqu'au mois de novembre 1989 permettent de prévoir une légère augmentation dans le nombre d'accidents pour l'ensemble de l'année, ce qui, de concert avec l'augmentation de 3% prévue dans le parc automobile, devrait entrainer une légère baisse de la fréquence des sinistres de l'ordre de 1% pour l'ensemble de 1989 pour la garantie de responsabilité civile. Pour la garantie de collision, la fréquence des sinistres devrait demeurer stable par rapport à 1988.

On peut expliquer en partie cette tendance à la baisse qui subsiste depuis quelques années par la sensibilisation plus grande des assurés à la conduite prudente et préventive.

Dans cette optique et sur la base des statistiques et des considérations précédentes, l'hypothèse que la fréquence des sinistres pour les garanties de responsabilité civile et de collision va demeurer stable en 1990 a été retenue.

4.2.2 Coût moyen par sinistre de responsabilité civile et de collision

L'évolution du coût moyen par sinistre est influencée, tout comme celle de la fréquence, par des facteurs d'ordre économique. Des éléments, tels le type de fabrication des véhicules, le coût des pièces de remplacement ainsi que le taux horaire chargé par les garages pour les réparations exercent également un impact sur sa progression.

Les données du tableau 12 montrent l'évolution du coût moyen par sinistre au cours des derniers semestres. Ces données démontrent que l'augmentation du coût moyen par sinistre pour la garantie de responsabilité civile se situe aux environs de 10% pour les cinq derniers semestres. En ce qui concerne la garantie de collision, une plus grande variation est observée; toutefois, la moyenne des augmentations des cinq semestres en question est légèrement supérieure à 10%.

L'analyse des plus récentes données statistiques sous-tendent l'hypothèse que le deuxième semestre de 1989 devrait se comporter sensiblement comme le premier semestre. Ainsi, le coût moyen par sinistre des garanties de responsabilité civile et de collision devrait augmenter de 9% et de 6,5% respectivement, pour l'ensemble de l'année 1989.

L'expérience passée permet de croire que le coût moyen, qui est composé principalement des coûts de pièces d'automobiles et des salaires des employés de garage, devrait à long terme augmenter d'une façon légèrement supérieure à l'inflation. De plus, l'estimation pour 1990 de l'augmentation du coût moyen par sinistre des garanties de responsabilité civile et de collision est de 8,5% et 6,0% respectivement.

4.2.3 Fréquence des sinistres et coût moyen par sinistre d'accident sans collision ni versement

L'évolution du coût des sinistres par véhicule assuré de cette garantie doit être envisagée de façon différente de celle des deux autres garanties. En effet, les sinistres couverts sous cette garantie sont causés par le feu, le vol, le vandalisme et le bris de glace entre autres, ce qui diffère de ceux couverts par les garanties de responsabilité civile et de collision.

La survenance de sinistres de nature catastrophique en 1986 et 1987 a eu pour effet de perturber l'évolution du coût des sinistres de la garantie d'accident sans collision ni versement. Ces événements ont eu un impact significatif sur l'évolution de la fréquence et du coût moyen par sinistre de cette garantie en 1988, puisque de tels événements ne se sont pas répétés.

Les résultats du premier semestre de 1989 présentés au tableau 12 démontrent un certain redressement dans l'évolution de la fréquence et du coût moyen pour la garantie d'accident sans collision ni versement, l'effet de perturbation occasionné par les catastrophes survenues en 1986 et 1987 s'étant atténué. Ces données du premier semestre de 1989 justifient les hypothèses suivantes pour l'ensemble de cette même année: une augmentation de l'ordre de 5,0% pour la fréquence des sinistres et de 4,5% pour le coût moyen par sinistre par rapport à 1988.

Pour 1990, en assumant qu'aucun autre événement de nature catastrophique ne surviendra, l'hypothèse retenue est que la fréquence et le coût moyen devraient augmenter respectivement de 2% et 4% par rapport à 1989. Sur la base de son évolution historique, le coût moyen par sinistre pour la garantie d'accident sans collision ni versement devrait croitre d'un pourcentage inférieur à celui des deux autres garanties, s'approchant ainsi du taux d'inflation.

4.2.4 Frais d'exploitation

Le chapitre précédent a décrit l'évolution des principales composantes des frais d'exploitation qui, avec les coûts des sinistres, forment les coûts de l'assurance. L'hypothèse qui a été retenue quant à leur niveau est que le total de ces frais devrait représenter, en 1989, 24,0% des primes souscrites. Les frais d'exploitation diminueraient donc légèrement par rapport au taux de 24,3% obtenu en 1988. En 1990, le rapport des frais d'exploitation sur les primes souscrites représenterait un taux équivalent à celui de 1989.

Il ne faut donc pas anticiper, au cours de ces deux années, des variations très significatives dans les différentes composantes des frais d'exploitation. Le pourcentage des commissions se maintiendra à un niveau équivalent à celui de 1988, soit à un niveau nettement inférieur aux pourcentages obtenus dans les années antérieures.

Cette diminution est principalement explicable, comme il a été mentionné au chapitre 3, par une représentation de plus en plus importante dans le marché d'assureurs qui souscrivent sans l'intermédiaire d'un courtier. Ce changement peut également permettre d'expliquer en partie la légère hausse anticipée dans le pourcentage des frais d'administration.

Ainsi, les commissions, les taxes et les permis, de même que les frais d'administration devraient représenter respectivement, en 1989 et 1990, 11,0%, 3,3% et 9,7% des primes souscrites. Le tableau 13 permet de comparer ces pourcentages à ceux encourus au cours des dernières années.

Des informations plus détaillées sur la méthodologie utilisée ainsi qu'un résumé des principales hypothèses de projection des coûts sont présentés à l'annexe 3.

L'étape finale de l'évaluation du fondement statistique des tarifs, soit la comparaison des primes exigées aux coûts estimés correspondants, est l'objet de la section suivante.

4.3 LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION

L'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs a pour but de projeter les résultats d'opération qui résulteront de cette tarification. Cette analyse est faite en comparant le niveau moyen des primes à l'estimation des coûts des polices qui seront émises en vertu de cette tarification. Les deux premières sections de ce chapitre ont traité de l'évaluation de ces éléments.

Il est important de rappeler ici que la tarification ainsi analysée est celle constatée dans les manuels en vigueur au 1er novembre 1989. Elle ne tient donc pas compte des modifications apportées aux tarifs après cette date.

Il faut encore souligner que cette évaluation du fondement de la tarification au 1er novembre 1989 énonce l'hypothèse qu'elle demeurera en vigueur pour une période d'un an. Cette tarification est, en considérant l'ensemble des assureurs, entrée en vigueur en juillet 1989 en moyenne. L'hypothèse veut qu'elle le restera jusqu'en juillet 1990. Cette hypothèse ne se révélera pas tout à fait exacte, car certains assureurs, dont quelques-uns parmi les plus importants, ont déjà apporté des modifications à leurs tarifs depuis le 1er novembre et d'autres le feront probablement en 1990. Elle a néanmoins été retenue pour les fins de ce rapport.

La tarification analysée pour l'ensemble des assureurs s'appliquera donc surtout à des polices qui auront été émises dans la seconde moitié de 1989 et au premier semestre de 1990; les coûts des sinistres provenant de ces polices se répercuteront principalement sur les résultats de l'année 1990.

C'est dans cette optique que le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs au 1er novembre 1989 a été évalué. Le tableau 20 présente les résultats de cette évaluation en comparant les primes moyennes

exigées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs. La comparaison entre les primes et les coûts est effectuée par garantie pour chacun des territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec.

4.3.1 Par garantie

Les données du tableau 20 révèlent que la prime moyenne exigée au Québec, à la fin de 1989, était de 15% inférieure au coût estimé pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme. La même comparaison effectuée l'an dernier montrait que la prime moyenne était de 8% inférieure au coût estimé.

Cette augmentation de l'insuffisance s'explique par l'évolution des primes et des coûts décrite et analysée dans les deux premières sections de ce chapitre, démontrant depuis 1988 une plus grande augmentation dans le niveau des coûts, que dans celui des primes exigées par les assureurs.

Le même phénomène est observé pour chacune des garanties. Les primes sont ainsi inférieures aux coûts de 19% en responsabilité civile, de 12% en collision et de 15% en accident sans collision ni versement. Ces résultats démontrent que chacune des couvertures contribue à la déficience du niveau moyen des primes sur les coûts pour la couverture complète.

La comparaison effectuée dans le rapport de l'an dernier entre les primes et les coûts pour l'ensemble du Québec révélait un déficit de 8% pour la couverture complète, composé d'insuffisances de 11%, 6% et 9% pour chacune des trois garanties étudiées. Les primes et les coûts étaient alors de 167 $ et 188 $ pour la responsabilité civile, de 222 $ et 237 $ pour la collision et de 107 $ et 117 $ pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

TABLEAU 20

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMÉS POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

TERRITOIRES		RESPONSABILITÉ CIVILE TOUTES LIMITES			COLLISION TOUTES FRANCHISES		
		PRIMES MOYENNES ($)	COUTS ESTIMÉS ($)	ÉCART (%)	PRIMES MOYENNES ($)	COUTS ESTIMÉS ($)	ÉCART (%)
RÉGION DE MONTRÉAL	804	229	304	-25	286	324	-12
	821	184	222	-17	237	249	- 5
	822	195	244	-20	245	251	- 2
	823	182	211	-14	234	240	- 3
	824	166	201	-17	219	260	-16
	825	183	227	-19	235	267	-12
RÉGION DE QUÉBEC	806	143	191	-25	177	214	-17
	826	134	156	-14	172	208	-17
HULL	802	179	222	-19	224	251	-11
SUD DU QUÉBEC	807	130	166	-22	196	229	-14
	827	130	154	-16	193	221	-13
	815	134	166	-19	198	238	-17
N. DE MONTRÉAL/ OUTAOUAIS	808	147	179	-18	221	281	-21
MAURICIE	828	133	151	-12	194	197	- 2
GASPÉSIE/BAS-DU-FLEUVE/	842	137	164	-16	233	284	-18
BEAUCE	843	123	136	-10	203	224	- 9
NORD DU QUÉBEC	829	158	166	- 5	236	276	-14
CHICOUTIMI/ LAC-ST-JEAN	860	158	196	-19	227	270	-16
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE	861	143	169	-15	237	289	-18
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	172	214	-20	282	319	-12
ENSEMBLE DU QUÉBEC		167	207	-19	225	256	-12

TABLEAU 20 (suite)

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMÉS POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

TERRITOIRES		A.S.C.N.V.* TOUTES FRANCHISES			COUVERTURE COMPLETE TOUTES LIMITES TOUTES FRANCHISES		
		PRIMES MOYENNES ($)	COUTS ESTIMÉS ($)	ÉCART (%)	PRIMES MOYENNES ($)	COUTS ESTIMÉS ($)	ÉCART (%)
RÉGION DE MONTRÉAL	804	167	218	-23	681	845	-19
	821	132	143	- 8	553	613	-10
	822	141	155	- 9	580	650	-11
	823	128	145	-12	544	596	- 9
	824	104	110	- 5	489	571	-14
	825	125	150	-17	544	644	-16
RÉGION DE QUÉBEC	806	82	101	-19	401	506	-21
	826	77	80	- 4	383	444	-14
HULL	802	110	108	+ 2	513	580	-12
SUD DU QUÉBEC	807	73	92	-21	398	487	-18
	827	74	85	-13	397	461	-14
	815	74	93	-20	407	497	-18
N. DE MONTRÉAL/ OUTAOUAIS	808	86	109	-21	454	569	-20
MAURICIE	828	76	76	0	403	424	- 5
GASPÉSIE/BAS-DU-FLEUVE/ BEAUCE	842	79	87	- 9	449	535	-16
	843	70	77	- 9	396	437	- 9
NORD DU QUÉBEC	829	118	116	+ 2	512	557	- 8
CHICOUTIMI/ LAC-ST-JEAN	860	116	115	+ 1	501	581	-14
ABITIBI/TÉMISCAMINGUE	861	130	147	-12	511	605	-16
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	123	124	- 1	577	658	-12
ENSEMBLE DU QUÉBEC	109	128	-15	501	591	-15	

* Accident sans collision ni versement.

Ces résultats, comparés à ceux du tableau 20 de cette année, montrent des détériorations dans les relations entre les primes et les coûts des trois garanties. En responsabilité civile, où l'insuffisance des primes est passée de 11% à 19%, la prime moyenne est demeurée à 167 $, alors que les coûts ont augmenté de 188 $ à 207 $, reflétant des hausses, déjà notées, dans le coût moyen par sinistre.

Dans le cas de la garantie de collision, l'insuffisance des primes est passé de 6% à 12%, du fait que la prime moyenne est passée de 222 $ à 225 $, alors que les coûts ont augmenté de 237 $ à 256 $.

L'insuffisance des primes de la garantie d'accident sans collision ni versement s'est détériorée en passant de 9% à 15%, en raison des coûts qui ont augmenté, passant de 117 $ à 128 $, alors que la prime moyenne est demeurée relativement stable à 109 $ en 1989 par rapport à 107 $ en 1988.

4.3.2 Par territoire

Le tableau 20 permet aussi de constater que la situation d'insuffisance dans les primes par rapport aux coûts pour l'ensemble du Québec se retrouve de façon très différente par territoire. Le tableau 18 peut être utilisé afin de bien visualiser les descriptions et analyses qui suivent.

C'est ainsi que l'insuffisance des tarifs de huit des vingt territoires est relativement moins importante que celle de l'ensemble du Québec. Ces huit territoires, soit 821, 822, 823, 802, 828, 843, 829 et 850, ont été décrits au tableau 18 comme faisant partie de ceux où, indépendamment de la suffisance des tarifs de l'ensemble du Québec, les assureurs exigeaient un niveau de primes beaucoup plus élevé que celui des coûts.

Il faut cependant noter que les raisons qui sous-tendent les moins grandes insuffisances de tarifs de ces territoires ne sont pas les

mêmes pour chacun d'entre eux. Deux d'entre eux, les territoires 828 et 843, supportent des coûts sensiblement moins élevés que ceux de l'ensemble, tandis que leurs primes, plus basses que la moyenne, en sont moins éloignées. Par ailleurs, les territoires 823, 802 et 829 subissent des coûts d'un ordre de grandeur équivalent à l'ensemble, alors que leurs primes sont plus élevées que la prime moyenne. Les territoires 821, 822 et 850, pour leur part, subissent des coûts relativement élevés par rapport à l'ensemble, alors que leurs primes, plus élevées que la moyenne, en sont beaucoup plus distantes.

Les 12 autres territoires dont les primes et les coûts sont illustrés au tableau 20 montrent des insuffisances allant de 14% à 21% pour une couverture complète, ce qui dénote l'ampleur des différences pouvant exister à ce niveau entre les territoires.

Les écarts dans les insuffisances observées des primes de chaque territoire pour la couverture complète sont tout aussi prononcés selon chacune des garanties. Il a en effet été constaté que, pour la responsabilité civile, les primes du territoire 829 sont insuffisantes de 5%, alors que celles des territoires 804 et 806 sont insuffisantes de 25%.

Les écarts dans les insuffisances des deux autres garanties sont tout aussi importants. En collision, l'insuffisance des tarifs va de 2% (territoires 822 et 828) à 21% (territoire 808), alors qu'en accident sans collision ni versement, les écarts vont d'une suffisance de 2% (territoires 802 et 829) à une insuffisance de 23% (territoire 804).

Il y a donc des différences importantes dans les pratiques de tarification des assureurs dans chaque territoire qui ne semblent pas être appuyées totalement par les différences de coûts. Cette situation est encore plus remarquable par garantie que pour une couverture complète d'assurance à l'intérieur d'un territoire donné.

Les résultats des territoires 828 et 808, démontrés au tableau 20, sont représentatifs d'une telle situation. Le territoire 828, tel que noté, est celui qui affiche la plus petite insuffisance des primes pour une couverture complète par rapport aux coûts, soit 5%. Les primes de collision et d'accident sans collision ni versement présentent de légères insuffisances, alors que la prime de responsabilité civile est largement insuffisante. Par contre, au territoire 808, qui est un des territoires affichant une forte insuffisance de primes pour une couverture complète, soit 20%, les primes de collision et d'accident sans collision ni versement présentent des insuffisances significativement plus importantes que la moyenne du Québec, alors que les primes de responsabilité civile démontrent des insuffisances comparables à la moyenne du Québec.

Les résultats décrits précédemment démontrent que les assureurs, en moyenne, n'établissent pas nécessairement le niveau des primes en fonction du niveau des coûts, tant par territoire que par garantie à l'intérieur de chaque territoire. La concurrence qui existe entre les assureurs dans le marché de l'assurance automobile explique en grande partie cette situation.

Il est cependant important de mentionner que ces résultats peuvent être très différents d'un assureur à l'autre. Les insuffisances de tarifs présentées au tableau 20 et décrites ci-haut ne sont pas celles que chacun des assureurs faisant affaire en assurance automobile au Québec obtiendra de sa tarification. Chaque assureur a en effet des coûts qui lui sont propres et ajuste le niveau des primes qu'il exige de ses assurés en fonction de ses coûts et de la concurrence qui prévaut dans le marché.

En résumé, les tarifs de voitures de tourisme de l'ensemble des assureurs sont donc insuffisants de 15%, comparativement à 8% en 1988. Un tel niveau d'insuffisance peut être considéré préoccupant, même lorsque les revenus de placements sur les primes et les autres facteurs pouvant affecter la rentabilité sont pris en considération.

Suite à l'analyse du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1989, il est prévisible que les assureurs apporteront des hausses à leurs tarifs durant l'année 1990. Déjà, certains assureurs ont fait connaître leur intention à ce sujet. L'ordre de grandeur de la hausse variera d'un assureur à l'autre et sera sûrement influencé par la concurrence qui prévaut dans ce marché.

CONCLUSION

La première conclusion qui se dégage de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1989 est que les pertes d'exploitation devraient être beaucoup plus importantes que celles de 1988. Il a en effet été évalué que ces pertes pourraient représenter 11% des primes acquises, pour un montant de 171 M $ en 1989. La situation s'est donc détériorée par rapport à 1988 où les pertes d'exploitation représentaient seulement 5% des primes acquises et s'élevaient à 71 M $. Il est à noter que c'est l'assurance des voitures de tourisme avec des pertes de 170 M $ qui donne lieu à ce résultat.

Cette hausse des pertes d'exploitation est le résultat d'une augmentation du coût des sinistres de 14%, jumelée à une hausse des primes acquises de l'ordre de 5%.

A ces pertes d'exploitation que les assureurs subissent depuis quelques années, s'ajoute le fait que le niveau des tarifs est demeuré relativement stable depuis deux ans. De plus, l'analyse du fondement statistique des primes exigées en 1989 par les assureurs a démontré que celles-ci étaient à un niveau d'insuffisance plus élevé qu'en 1988. Dans cette optique, les consommateurs québécois doivent s'attendre à une augmentation des tarifs au cours des prochains mois.

En matière de classification des assurés, les assureurs ont, en 1989, encore accru l'utilisation qu'ils font des critères non traditionnels de classification. En effet, de plus en plus d'assureurs recourent à l'utilisation des rabais dans leur tarification. A ce sujet, l'année 1989 s'est caractérisée non seulement par l'apport de nouveaux rabais, mais surtout par des modifications aux règles d'admissibilité des rabais déjà existants ou aux niveaux de ces rabais. C'est ainsi que ces règles ont été modifiées pour permettre l'accès aux rabais à une plus grande proportion d'assurés.

En outre, l'analyse de ces rabais démontre l'importance de plus en plus grande de ceux établis en fonction de l'âge de l'assuré, de son occupation et de son expérience de réclamations.

Ces rabais contribuent à réduire de façon importante le niveau des primes des assurés qui y sont admissibles et font en sorte que les critères mentionnés ci-dessus sont devenus, hormis les considérations territoriales, les éléments qui influencent le plus le niveau de la prime d'un assuré.

Il est alors permis de s'interroger sur le bien-fondé d'un système qui accorde une telle importance à des critères qui, comme l'occupation d'un assuré, ne peuvent être reliés que de façon très lointaine au risque assuré ou qui, comme l'âge, n'assurent pas une homogénéité suffisante à la classification pour garantir une équité minimale. Le peu d'importance accordée à d'autres éléments directement reliés au risque assuré, comme le dossier de conduite, ne contribue pas à atténuer les critiques du système.

Quant à l'expérience de réclamations d'un assuré, elle est, bien sûr, directement imputable au risque assuré. Son utilisation par les assureurs dans l'octroi de rabais est toujours source de confusion et d'incompréhension pour les assurés. Dans un régime à base de responsabilité, il est difficile de faire comprendre, qu'en cas d'accident sans faute de la part de l'assuré, ce dernier ait à subir une hausse de prime, c'est-à-dire perdre le rabais qui lui a été accordé pour n'avoir effectué aucune réclamation au cours d'une certaine période.

L'établissement d'un fichier-maître permettant d'avoir accès à l'information sur l'ensemble des sinistres concernant tous les assurés du Québec, dont il a été question au chapitre 1, améliorera sans doute l'équité du système de tarification actuel en assurant la justesse du dossier de conduite que chaque assuré se voit attribuer au moment de la souscription. Le fichier-maître devrait aussi permettre d'évaluer la validité du système actuel de classification au niveau des dossiers de conduite et des rabais basés sur l'expérience de réclamations d'un assuré.

ANNEXE 1

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER
L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 30 NOVEMBRE 1989)

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
L'ABITIBIENNE, société mutuelle d'assurance générale	Amos, Québec
Société mutuelle d'assurance générale des APPALACHES	St-Pierre-Baptiste, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de BAGOT	St-Liboire, Québec
BEAUCE, société mutuelle d'assurance générale	Beauceville-Est, Québec
La compagnie d'assurance BELAIR	Montréal, Québec
BELLECHASSE, société mutuelle d'assurance générale	St-Gervais, Québec
Les BOIS-FRANCS, société mutuelle d'assurance générale	Warwick, Québec
Assurances générales des CAISSES DESJARDINS Inc.	Lévis, Québec
CANASSURANCE, compagnie d'assurances générales Inc.	Montréal, Québec
La CAPITALE, compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
Les CLAIRVOYANTS, compagnie d'assurance générale Inc.	St-Césaire, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de COMPTON-SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
La CONCORDE, compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
Les COOPERANTS, compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de DEUX-MONTAGNES	St-Benoît Mirabel, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
DORCHESTER, société mutuelle d'assurance générale	Sainte-Claire, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de l'EST	Bic, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTREAL	Montréal, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUÉBEC	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de FRONTENAC	Lac-Mégantic, Québec
GORE GENERALE, compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
Le GROUPE DESJARDINS, assurances générales	Lévis, Québec
Le GROUPE ESTRIE-RICHELIEU, compagnie d'assurance	Granby, Québec
Le GROUPE KAMOURASKA société mutuelle d'assurance générale	St-Pascal, Québec
L'INDUSTRIELLE-ALLIANCE compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-JEAN	Notre-Dame-d'Hébertville, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-PIERRE	Baie-du-Febvre, Québec
LAURENTIENNE AGRICOLE, compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
LAURENTIENNE GENERALE, compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
La LEVISIENNE-ORLEANS, société mutuelle d'assurance générale	St-Romuald-d'Etchemin, Québec
L'ISLET, société mutuelle d'assurance générale	St-Jean-Port-Joli, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
LOTBINIERE, société mutuelle d'assurance générale	Laurier-Station, Québec
La MAURICIENNE, société mutuelle d'assurance générale	St-Narcisse, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de MONTMAGNY	Montmagny, Québec
L'OUTAOUAIS, société mutuelle d'assurance générale	St-André-Avellin, Québec
La PORTNEUVIENNE, société mutuelle d'assurance générale	St-Basile-de-Portneuf, Québec
Les PRAIRIES, société mutuelle d'assurance générale	St-Edouard-de-Napierville, Québec
PROVINCES UNIES compagnie d'assurances	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du comté de RIVIERE-DU-LOUP	L'Isle-Verte, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du SAGUENAY	Chicoutimi, Québec
La ST-MAURICE, compagnie d'assurance	Sillery, Québec
SOCIETE MUTUELLE DE REASSURANCE du Québec	Sillery, Québec
SOCIETE NATIONALE d'assurances	Montréal, Québec
SOULANGES, société mutuelle d'assurance générale	Coteau-Landing, Québec
SSQ, SOCIETE d'assurances générales Inc.	Ste-Foy, Québec
STANSTEAD-ORFORD, société mutuelle d'assurance générale	Coaticook, Québec
L'UNION CANADIENNE, compagnie d'assurances	Sillery, Québec
UNION QUEBECOISE, compagnie d'assurances générales Inc.	Trois-Rivières, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
L'UNIQUE, compagnie d'assurances générales	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance générale, VAL ST-FRANCOIS	Windsor, Québec
La VALLEE, société mutuelle d'assurance générale	Shawville, Québec
VALMONT, société mutuelle d'assurance générale	Waterloo, Québec
VERCHERES, société mutuelle d'assurance générale	St-Marc-sur-Richelieu, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
ANGLO CANADA General Insurance Company	London, Ontario
La compagnie d'assurance COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
La GERLING GLOBALE compagnie d'assurances GENERALES	Toronto, Ontario
PAFCO compagnie d'assurances Limitée	Toronto, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Co. Limited	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ERIE	Hamilton, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
ALLSTATE DU CANADA, compagnie d'assurance	Markham, Ontario
ASSUREURS-GROUPES compagnie Canadienne d'assurances	Toronto, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN compagnie d'assurances	Montréal, Québec
CANADA-VIE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances CANADIAN SURETY	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE GENERALE	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance CENTURY DU CANADA	Toronto, Ontario
CERCLE D'OR, compagnie d'assurance	Winnipeg, Manitoba
CHATEAU compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance CHEQUERS	Toronto, Ontario
CHUBB DU CANADA compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CIGNA DU CANADA compagnie d'assurance	Scarborough, Ontario
La CITADELLE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
CONSTITUTION DU CANADA compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CORNHILL DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance COSECO	Mississauga, Ontario
La compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario
Compagnie d'assurance générale DOMINION DU CANADA	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance EATON	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
ECONOMICAL, compagnie mutuelle d'assurance	Kitchener, Ontario
L'EQUITABLE, compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La FEDERATED, compagnie d'assurance DU CANADA	Winnipeg, Manitoba
La FEDERATION compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
GAN CANADA compagnie d'assurances	Toronto, Ontario
La GARANTIE, compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
GENERAL ACCIDENT, compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
Le GROUPE COMMERCE compagnie d'assurances	St-Hyacinthe, Québec
Compagnie d'assurance GUARDIAN DU CANADA	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance HALIFAX	Halifax, Nouvelle-Ecosse
Compagnie d'assurance HARTFORD DU CANADA	Willowdale, Ontario
La compagnie d'assurances HERALD	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec
La compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec
LAURENTIENNE compagnie d'assurance DE DOMMAGES du Canada	Toronto, Ontario
La LONDON ET MIDLAND compagnie d'assurance générale	London, Ontario
MARKEL compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances la METROPOLITAINE	Toronto, Ontario
La METROPOLITAINE GENERALE, compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La compagnie d'assurance MISSISQUOI ET ROUVILLE	Frelighsburg, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
PAFCO compagnie INTERNATIONALE d'assurances	Toronto, Ontario
La PERSONNELLE, compagnie d'assurance du Canada	Etobicoke, Ontario
PHOENIX, compagnie d'assurances DU CANADA	Toronto, Ontario
La PRUDASCO, compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La PRUDENTIELLE D'AMERIQUE, compagnie d'assurance générale (Canada)	Scarborough, Ontario
La PRUDENTIELLE D'ANGLETERRE, compagnie d'assurance générale (Canada)	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance du QUÉBEC	Montréal, Québec
La ROYALE DU CANADA, compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SECURITE, compagnie d'assurances générales du Canada	Lévis, Québec
La SECURITE NATIONALE compagnie d'assurances	Montréal, Québec
La SOUVERAINE, compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
SUN ALLIANCE compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TORONTO GENERALE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TRADERS GENERALE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TRAFALGAR DU CANADA	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
UNIFUND, compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-neuve
La compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance USF&G DU CANADA	Scarborough, Ontario
Compagnie d'assurances VICTORIA du Canada	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba
La compagnie d'assurance WELLINGTON	Toronto, Ontario
ZURICH DU CANADA, compagnie d'INDEMNITE	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
ALLSTATE, compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Markham, Ontario
Compagnie de réassurance l'AMERICAINE	Princeton, New Jersey,	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurances AMERICAN HOME	New York, New York,	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Oakville, Ontario
L'ANCIENNE REPUBLIQUE, compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
Compagnie d'assurance CALVERT	New York, New York	Toronto, Ontario
CHRYSLER INSURANCE Company	Troy, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	North York, Ontario
Compagnie d'assurances FEDERALE	Warren, New Jersey	Toronto, Ontario
La FEDERATED, compagnie mutuelle d'assurance	Owatonna, Minnesota	Winnipeg, Manitoba
Compagnie d'assurance FIREMAN'S FUND	Novato, Californie	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Compagnie d'assurances GENERALES D'AMERIQUE	Seattle, Washington	Mississauga, Ontario
La compagnie d'assurance HANOVER	Worcester, Massachussetts	Toronto, Ontario
HARTFORD FIRE Insurance Company	Hartford, Connecticut	Willowdale, Ontario
HELVELTIA compagnie Suisse d'assurances	St-Gall, Suisse	Montréal, Québec
La compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance générale KANSA	Helsinki, Finlande	Montréal, Québec
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachussetts	Don Mills, Ontario
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachussetts	Don Mills, Ontario
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S DE LONDRES (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
LUMBERMENS MUTUAL Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance MOTORS	Détroit, Michigan	Don Mills, Ontario
La compagnie de réassurance NAC	Greenwich, Connecticut	Willowdale, Ontario
La compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Compagnie d'assurance-incendie de NIAGARA	New York, New York	Toronto, Ontario
La NORMAN compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sainte-Foy, Québec
La compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pennsylvanie	Scarborough, Ontario
PROGRESSIVE Casualty Insurance Company	Mayfield, Ohio	Willowdale, Ontario
La PRUDENTIELLE compagnie d'ASSURANCE LIMITEE	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance SAINT PAUL	Saint Paul, Minnesota	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance SECURITE DE HARTFORD	Farmington, Connecticut	Toronto, Ontario
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Steven Point, Wisconsin	Toronto, Ontario
La SUISSE COMPAGNIE ANONYME d'assurances générales	Zurich, Suisse	Montréal, Québec
TOKIO, compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance TRANSAMERICA	Woodland, Californie	Toronto, Ontario
La TRAVELERS, compagnie d'INDEMNITE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
L'UNITE, compagnie d'assurances générales	New York, New York	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Scarborough, Ontario
La compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New York, New York	Toronto, Ontario
Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokyo, Japon	Scarborough, Ontario
ZURICH compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

LISTE DES ASSUREURS FORMANT DES GROUPES

PARMI LES 15 PLUS IMPORTANTS

1. GROUPE COMMASSUR INC.
   - Groupe Commerce
   - Belair

2. GROUPE LA LAURENTIENNE
   - Laurentienne générale
   - Laurentienne agricole
   - Laurentienne de dommages
   - Bouclier Laurentien

3. GROUPE PRUDENTIAL CORPORATION CANADA
   - Prudentielle - ass. Ltée
   - Prudasco
   - Prudentielle d'Ang. - Can.

4. GROUPE DESJARDINS
   - Groupe Desjardins
   - Caisses Desjardins
   - Sécurité

5. GROUPE AXA CANADA
   - Provinces Unies
   - Anglo Canada

6. GROUPE ROINS HOLDING LIMITED
   - Royale du Canada
   - Québec (cie d'ass.)

7. GROUPE ALLSTATE INSURANCE CO.
   - Allstate du Canada
   - Allstate

8. GROUPE HOME CANADIEN
   - Home Canadien
   - Adriatique

9. GROUPE ECONOMICAL
   - Missisquoi et Rouville
   - Economical

10. GROUPE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES DU QUEBEC
    - Capitale
    - Personnelle - gen.

11. GROUPE TRAVELERS CORPORATION
    - Travelers du Can. - Indemnité
    - Travelers indemnité

12. GROUPE PHOENIX CONTINENTAL INSURANCE MANAGEMENT LTD
    - Continental du Canada
    - Phoenix du Canada
    - Niagara
    - Tokio
    - Century du Canada
    - Dominion (cie d'ass.)
    - Continental
    - Phoenix assurance

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION

1. Les territoires de tarification

Le Plan statistique du Québec divise le Québec en vingt zones statistiques pour lesquelles des statistiques sont compilées séparément.

Zone 804 Les municipalités d'Anjou, de Montréal, de Montréal-Est, de Montréal-Nord et de Saint-Léonard.

Zone 821 Les autres municipalités de l'Ile-de-Montréal.

Zone 822 L'Ile-Jésus

Zone 823 Les divisions de recensement Chambly, Laprairie et Verchères.

Zone 824 Les divisions de recensement Beauharnois, Châteauguay, Deux-Montagnes, Iberville (municipalité d'Iberville seulement), Napierville, Saint-Jean, Soulanges, Vaudreuil.

Zone 825 La division de recensement L'Assomption et les municipalités suivantes de la division de Terrebonne: Blainville, Boisbriand, Bois-des-Filions, Lafontaine, Lorraine, New-Glasgow, Rosemère, Saint-Antoine-des-Laurentides, Saint-Jérôme, Saint-Louis-de-Terrebonne, Sainte-Anne-des-Plaines, Sainte-Sophie, Sainte-Thérèse, Sainte-Thérèse (Bouchard) camp militaire, Sainte-Thérèse-Ouest et Terrebonne.

Zone 806 La division de recensement Québec.

Zone 826 Les divisions de recensement Charlevoix-Est, Charlevoix-Ouest, Lévis, Montmorency N^{O} 1, Montmorency N^{O} 2, et Portneuf.

Zone 802 Les divisions de recensement Gatineau (seulement la partie sud de la frontière nord de La Pêche), Hull, Papineau (seulement la municipalité de Val-des-Monts, sections de Wakefield-Est et de Templeton) et Pontiac (seulement la municipalité de Pontiac).

Zone 807 Les divisions de recensement Compton, Frontenac, Richmond, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe.

Zone 827 Les divisions de recensement Arthabaska, Lotbinière, Mégantic et Nicolet.

Zone 815 Les divisions de recensement Bagot, Brome, Drummond, Huntingdon, Iberville (sauf la municipalité d'Iberville), Missisquoi, Richelieu, Rouville, Saint-Hyacinthe, Shefford et Yamaska.

Zone 808 Les divisions de recensement Argenteuil, Berthier, Gatineau (sauf la partie comprise dans la zone 802) Joliette, Labelle, Montcalm, Papineau (sauf la partie comprise dans la zone 802), Pontiac (sauf la partie comprise dans la zone 802) et Terrebonne (sauf la partie comprise dans la zone 825).

Zone 828 Les divisions de recensement Champlain, Maskinongé et Saint-Maurice.

Zone 842 Les divisions de recensement Bonaventure, Gaspé-Est, Gaspé-Ouest, Matane, Matapédia et Rimouski.

Zone 843 Les divisions de recensement Beauce, Bellechasse, Dorchester, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Rivière-du-Loup et Témiscouata.

Zone 829 Les divisions de recensement Saguenay et Territoire-du-Nouveau-Québec.

Zone 860 Les divisions de recensement Chicoutimi, Lac-Saint-Jean-Est et Lac-Saint-Jean-Ouest.

Zone 861 Les divisions de recensement Abitibi et Témiscamingue.

Zone 850 La division de recensement Iles-de-la-Madeleine.

2. Les classes de conducteurs

La grande majorité des assureurs se réfère dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs du Plan statistique du Québec; ces classes sont décrites ci-après.

PROMENADE SEULEMENT

Classe 01:*

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule ne sert pas pour aller au travail.
- Le kilométrage ne doit pas dépasser 16 000 kilomètres par an.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans,** ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.
- Pas plus de deux conducteurs** par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 02:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule, utilisé pour aller au travail et en revenir, ne fait pas plus de 16 kilomètres par trajet.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans,** ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.

---

* Voir définition de la classe 06.

** A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

Classe 02:* (suite)

- Pas plus de deux conducteurs** par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 03:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

Classe 04:

- Le conducteur principal est un homme célibataire de 25 à 29 ans inclusivement.

AFFAIRES ET PROMENADE

Classe 07:

- Le conducteur principal a 25 ans et plus.

CONDUCTEURS OCCASIONNELS HOMMES DE MOINS DE 25 ANS

Classe 06:

- La présence d'un conducteur occasionnel homme de moins de 25 ans doit faire l'objet d'une déclaration supplémentaire portant sur la classe 06, lorsque le conducteur principal est tarifé en vertu de la classe 01, 02, 03, 04 ou 07.

---

* Voir définition de la classe 06.

** A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

CONDUCTEURS PRINCIPAUX DE MOINS DE 25 ANS

Classe 08:*

- Homme marié: Age: 20 ans et moins.

Classe 09:

- Homme marié: Age: 21, 22, 23 ou 24 ans

Classe 10:

- Homme célibataire: Age: 18 ans et moins

Classe 11:

- Homme célibataire: Age: 19 et 20 ans

Classe 12:

- Homme célibataire: Age: 21 et 22 ans

Classe 13:

- Homme célibataire: Age: 23 et 24 ans

Classe 18:

- Femme: Age: 20 ans et moins

Classe 19:

- Femme: Age: 21, 22, 23 ou 24 ans

---

* Voir définition de la classe 06.

3. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont établis en tenant compte des accidents impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée pendant une certaine période.

Un accident est défini comme tout événement ayant entrainé des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'un véhicule.

Ne sont toutefois pas considérés comme résultant d'un accident les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24 heures; ou les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement; ou le paiement total au chapitre A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe; ou les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

Le Plan statistique du Québec définit sept dossiers de conduite qui sont les suivants:

DOSSIER DE CONDUITE	DEFINITION
6	Six années sans accident
5	Cinq années sans accident
4	Quatre années sans accident
3	Trois années sans accident
2	Deux années sans accident
1	Une année sans accident
0	Moins d'une année sans accident

4. Les groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicules que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent la multitude de véhicules se différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le tableau suivant donne des exemples de classification pour certains véhicules qui sont tirés des manuels de tarifs des assureurs. Toutes les possibilités de groupes ne sont pas représentées ici.

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES

	Année de modèle									
Marque - modèle	1990	89	88	87	86	85	84	83	82	81
BMW										
- 325	13	13	13	12	11	11				
BUICK										
- Century*	10	10	9	8	8	8	7	6	5	3
CHEVROLET										
- Cavalier	9	9	9	8	8	-	6	6	5	
- Celebrity*	-	9	9	8	8	7	6	6	5	
- Sprint*	9	9	9	8	7					
DODGE										
- Shadow*	9	9	9	8						
FORD										
- Escort GLX	10	10	10	8	8	7	6	6	5	5
HONDA										
- Civic 4 portes	10	10	10	8	8	8	6	6	5	3
- Accord EXI	10	10	10	9	8	8	7			

* Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à quatre portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle deux portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES

	Année de modèle									
Marque - modèle	1990	89	88	87	86	85	84	83	82	81
HONDA										
- Civic 4 portes	10	10	10	8	8	8	6	6	5	3
- Accord EXI	10	10	10	9	8	8	7			
MAZDA										
- 323	10	10	9	8	8					
- 626	11	11	10	9	9	9	7	7	6	6
NISSAN										
- Maxima	12	12	11	10	10	9	8			
- Pulsar	11	11	11	9	8	8	7			
OLDSMOBILE										
- Cutlass Ciera	10	9	9	8	8				5	
PLYMOUTH										
- Voyager SE	9	8	8	7	7	7	6			
PONTIAC										
- 6000*	9	9	9	8	7	7	6			
TOYOTA										
- Tercel (3 portes)	9	9	9	7	7	7	6	6	5	3
VOLKSWAGEN										
- Fox	9	9	7							
- Golf	10	10	8	8	8					

---

* Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à quatre portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle deux portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

ANNEXE 3

NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COUTS ESTIMÉS

Les coûts afférents aux polices émises à partir des tarifications en vigueur au 1er novembre 1989 pour l'ensemble du marché ont été évalués par une projection des coûts encourus pour l'année de survenance 1988.

Le coût des sinistres par véhicule assuré a été tiré du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1988" publié par le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.). Avant d'être projeté, le nombre ainsi que les montants des sinistres pour la garantie d'accident sans collision ni versement ont été très légèrement ajustés à la hausse pour refléter le fait que la matérialisation des sinistres de cette garantie, pour le deuxième semestre de l'année de survenance 1988, sera un peu plus forte que celle prévue par le G.A.A.. Aucune autre modification notable n'a été apportée aux données fournies par le G.A.A..

La procédure utilisée pour calculer le facteur de projection consiste, pour chaque couverture, à estimer séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres par véhicule assuré, à savoir la fréquence et le coût moyen par sinistre.

C'est ainsi que l'évolution des coûts a été estimée pour chacune des années 1989 et 1990. La variation par année a été évaluée en prenant comme hypothèse que les polices sont émises de façon uniforme tout au long de l'année et que la distribution des sinistres sur ces polices est aussi uniforme au cours de l'année.

Les frais d'exploitation ont été ajoutés au coût des sinistres par véhicule assuré pour obtenir les coûts estimés. Ces frais ont été évalués à partir d'une projection de l'expérience de l'année 1988 rapportée par le Groupement des assureurs automobiles ainsi que des tendances observées

dans les différentes composantes des frais d'exploitation depuis quelques années. Chacune de ces composantes a été projetée et exprimée en fonction des primes souscrites, dont l'évolution a également été estimée.

Quant à l'évaluation des coûts de chaque assureur, elle a été faite en tenant compte d'une pondération de sa propre expérience de sinistres pour les années 1987 et 1988 et de la proportion déclarée de ses frais d'exploitation pour sa tarification de 1989. La projection des coûts par assureur a été faite à partir des mêmes hypothèses que celles utilisées pour l'ensemble du marché, mais pour une période qui diffère selon l'assureur et cela, en fonction de la date d'entrée en vigueur de chacun des manuels de tarification.

HYPOTHESES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour les années 1989 et 1990 sont les suivantes:

1) Coût des sinistres par véhicule assuré

Fréquence des sinistres

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1989	1990
Responsabilité civile	- 1,0%	0,0%
Collision	0,0%	0,0%
Accident sans collision ni versement	+ 5,0%	+ 2,0%

Coût moyen par sinistre

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1989	1990
Responsabilité civile	+ 9,0%	+ 8,5%
Collision	+ 6,5%	+ 6,0%
Accident sans collision ni versement	+ 4,5%	+ 4,0%

Ces hypothèses donnent donc les variations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré.

Facteurs de projection

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1989	1990
Responsabilité civile	+ 7,9%	+ 8,5%
Collision	+ 6,5%	+ 6,0%
Accident sans collision ni versement	+ 9,7%	+ 6,1%

2) **Frais d'exploitation**

Les pourcentages obtenus pour chacune des composantes des frais d'exploitation pour 1989 et 1990 sont les suivants:

Commissions	11,0%
Taxes et permis	3,3%
Frais d'administration	9,7%
Total	24,0% des primes souscrites

Gouvernement du Québec
L'Inspecteur général
des institutions financières